

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Segurança da Aviação Civil O Paradigma das Ameaças nos Aeroportos

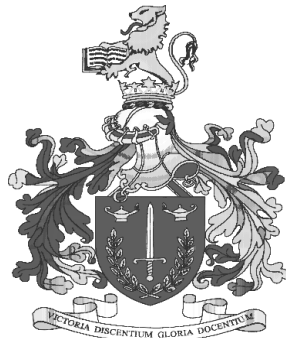
Autor: Luís Miguel Teixeira Vieira

Orientador: Intendente Dário Duarte Mendes Prates

Lisboa, 20 de junho de 2016



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

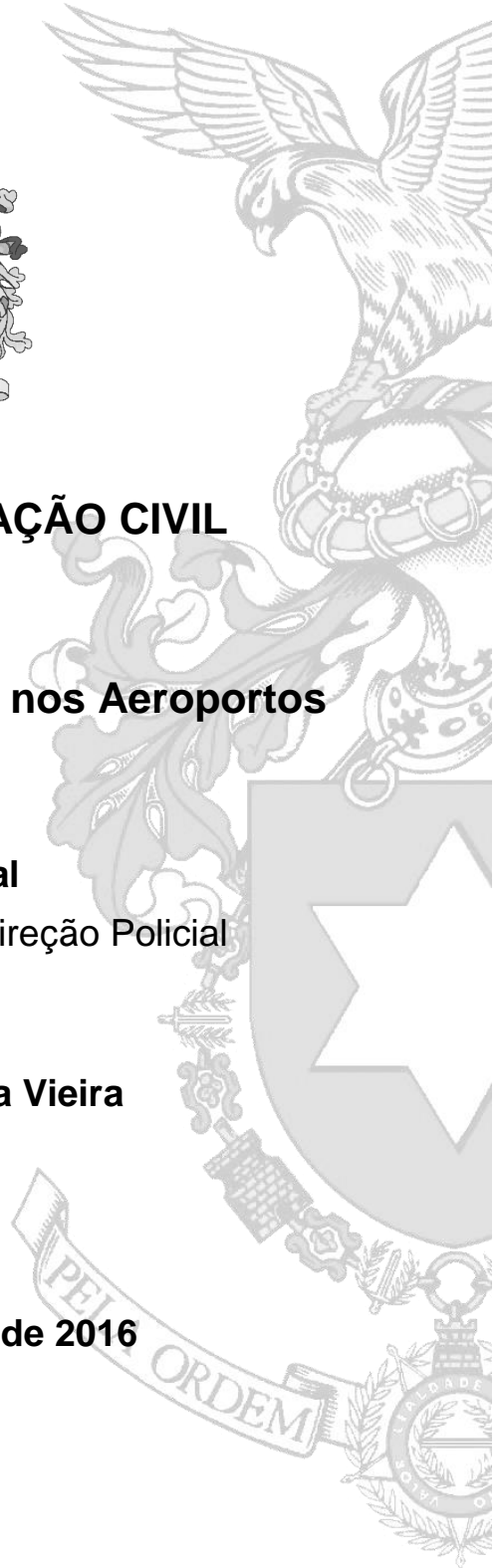
O Paradigma das Ameaças nos Aeroportos

Relatório Final

2.º Curso de Comando e Direção Policial

Luis Miguel Teixeira Vieira

Lisboa, 20 de junho de 2016



AGRADECIMENTOS

Ao Sr. Intendente Dário Prates pela permanente disponibilidade, pelas suas correções e incentivo.

Ao Sr. Intendente Gualter Gomes pela inestimável amizade, disponibilidade e permanente apoio.

Ao Sr. Professor Doutor João Mendes, pelos ensinamentos.

Ao Sr. Comissário Tiago Gonçalves pelo apoio.

À Dr.^a Carla Pinto, da Autoridade Nacional da Aviação Civil pela sua ajuda e amizade.

À minha família e amigos pela sempre presença.

RESUMO

A aviação civil tem sido extremamente fustigada pelo terrorismo, contabilizando mais de um milhar de atentados ao longo das décadas.

Constituindo-se os aeroportos como pontos sensíveis e/ou infraestruturas críticas nacionais indispensáveis para o normal funcionamento da sociedade, assumem evidente interesse para a concretização de atos de interferência ilícita, em especial por organizações terroristas.

Fruto da constante regulamentação, o acervo legislativo da aviação civil tem vindo a proteger sucessivamente alvos atingidos por atentados terroristas. Estas medidas corretivas têm potenciado o aparecimento de novos alvos, consequência de maiores aglomerações de passageiros em locais públicos aguardando para serem submetidos a controlos de acesso ou de segurança.

Atualmente os países ocidentais são escolhidos pelas organizações terroristas para a execução dos atentados. Os aeroportos congregam importantes vértices políticos, económicos, sociais e tecnológicos e, como tal, são um dos alvos preferenciais.

Adaptando o *modus operandi*, a apetência por *soft targets* tem prevalecido, disseminando medo, incerteza e terror pela sociedade global.

Com o presente trabalho efetuámos uma análise aos atentados terroristas e outros atos de interferência ilícita de relevo similares ocorridos em aeroportos, determinando a existência de similitudes que constituem informação policial privilegiada na prevenção e combate ao terrorismo.

Destarte, com incidência na motivação religiosa, verificámos uma tendência para o aumento da frequência de atentados em aeroportos. Concomitantemente verificámos também o aumento do número de vítimas, sendo esta década a mais assinalada desde a década de 60.

Face às conclusões obtidas, com o intuito de minimizar vulnerabilidades, parecem-nos de acrescida importância complementar os atuais modelos de policiamento aeroportuário de acordo com as recomendações europeias.

Palavras-Chave: Aviação Civil; Aeroporto; Segurança; Terrorismo; Atos de interferência ilícita; alvos desprotegidos e alvos protegidos.

ABSTRACT

Civil aviation has been extremely battered by terrorism, accounting for more than a thousand attacks over the decades.

Acknowledging airports as national sensitive points and / or critical infrastructures essential for the normal functioning of society, they assume remarkable interest in being targeted by acts of unlawful interference, especially by terrorist organizations.

Thru time, security regulations have been protecting targets hit by terrorist attacks. These corrective measures have boosted the arising of new targets, consequence of higher passenger gathering in public places waiting to be submitted to access or security controls.

Currently, the Western countries are chosen by terrorist organizations for the execution of their attacks. Airports congregate important political vertices, economic, social and technological and, as such, are one of the most chosen targets.

Adapting the *modus operandi*, the desire for soft targets has prevailed, spreading fear, uncertainty and terror around global society.

In this work we have made an analysis of the terrorist attacks and other similar unlawful interference acts occurred at airports, determining the existence of similarities that could be considered privileged police information in preventing terrorism.

Thus, focusing on religious motivation, we found a trend for increased frequency of attacks at airports. We also noticed an increasing number of victims, being this decade the most outstanding since the 60's.

In order to minimize vulnerabilities and according to the European recommendations, it seems of greater importance to complement current airport policing models.

Keywords: Civil Aviation; Airport; Security; Terrorism; Unlawful acts against Civil Aviation; Soft and Hard targets.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS.....	i
RESUMO	ii
ABSTRACT	iii
ÍNDICE	iv
ÍNDICE DE FIGURAS.....	vii
ÍNDICE DE QUADROS	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	ix
LISTA DE SIGLAS.....	x
GLOSSÁRIO	xii
PARTE I – CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA	1
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO.....	2
1.1. Contexto da investigação	5
1.2. Problemática da investigação.....	6
1.3. Objetivos.....	6
1.4. Hipóteses.....	7
1.5. Metodologia	7
CAPÍTULO II – ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	9
2.1. Caracterização do Aeroporto.....	9
2.2. Papel do Estado na Defesa e Proteção de Infraestruturas Fundamentais	9
2.3. Breve Caracterização das Atribuições e Competências da PSP.....	11
2.4. Conceito de Organizações Terroristas	13
2.5. Estratégia de Combate ao Terrorismo.....	14
CAPÍTULO III – O TERRORISMO NA AVIAÇÃO CIVIL	16
3.1. O terrorismo na aviação civil: breve caraterização	16

3.1.1.	O Atentado de <i>Lockerbie</i>	17
3.1.2.	O Atentado do Voo 434 da <i>Philippine Airlines</i>	18
3.1.3.	O Atentado de 11 de Setembro de 2001.....	19
3.1.4.	O Atentado do <i>Shoe Bomber</i>	20
3.1.5.	Os Atentados da Bomba Líquida	21
3.1.6.	Os Atentados de Londres e Glasgow	22
3.1.7.	O Atentado do <i>Underwear Bomber</i>	23
3.1.8.	Os Atentados a Aeronaves de Carga.....	24
3.1.9.	Os Atentados de Bruxelas	25
CAPÍTULO IV – O PARADIGMA DAS AMEAÇAS NOS AEROPORTOS		27
4.1.	O Paradigma das Ameaças nos Aeroportos.....	27
4.2.	<i>Soft Targets</i>	30
4.3.	<i>Hard Targets</i>	30
CAPÍTULO V – A SEGURANÇA E OS AEROPORTOS.....		32
5.1.	<i>Layers</i> de Segurança nos Aeroportos	32
5.2.	As Medidas de Segurança como Potenciadoras da Criação de Novos Alvos.....	34
PARTE II – ESTUDO EXPLORATÓRIO.....		38
CAPÍTULO VI – METODOLOGIA DA PARTE PRÁTICA		39
6.1.	Introdução.....	39
6.2.	Metodologia	39
CAPÍTULO VII – APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS		40
7.1.	Análise Temporal dos Incidentes.....	40
7.2.	Análise Espacial dos Incidentes	43
7.3.	Análise Motivacional dos Incidentes	44
7.4.	Análise dos Incidentes no Espaço Aeroportuário	46

7.5. Análise do <i>Modus Operandi</i>	49
7.6. Análise do Número de Vítimas	51
7.7. Análise da Reação dos Elementos de Segurança.....	53
CAPÍTULO VIII – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	55
BIBLIOGRAFIA.....	59
APÊNDICE I	75
APÊNDICE II	92

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Reconstituição do engenho explosivo utilizado no Atentado de <i>Lockerbie</i>	18
Figura 2: Fotograma do interior na aeronave da <i>Philippine Airlines</i> após o atentado.	19
Figura 3: Fotograma do calçado utilizado pelo <i>Shoe Bomber</i>	21
Figura 4: Representação do engenho utilizado pelo <i>Shoe Bomber</i>	21
Figura 5: Esquematização do Atentado da Bomba Líquida.	22
Figura 6: Engenho inativado em Londres.	22
Figura 7: Viatura em chamas em <i>Glasgow</i>	22
Figura 8: Fotogramas da roupa interior com o engenho explosivo utilizado pelo <i>Underwear Bomber</i>	23
Figura 9: Fotograma do engenho explosivo dissimulado no tinteiro de uma impressora.	24
Figura 10: Representação dos locais onde detonaram os engenhos explosivos no aeroporto de <i>Zaventem</i>	25
Figura 11: Representação das <i>layers</i> de segurança da aviação civil.....	32
Figura 12: <i>Layers</i> de segurança características dos aeroportos em Portugal	33

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Tabela representativa das principais medidas corretivas resultantes de atentados.	36
Quadro 2: Estrutura legislativa europeia da segurança da aviação civil e geral.	37
Quadro 3: Modelos de policiamento propostos pela Airpol para deteção da atividade terrorista nas suas diferentes etapas.	57

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Distribuição do número de incidentes por décadas.	40
Gráfico 2: Distribuição do número de incidentes por ano.....	40
Gráfico 3: Distribuição do número de incidentes por mês.....	41
Gráfico 4: Distribuição do número de incidentes por dia da semana.	42
Gráfico 5: Distribuição de incidentes por turnos policiais.	42
Gráfico 6: Distribuição do número de incidentes por Continente.	43
Gráfico 7: Distribuição do número de incidentes por país.....	44
Gráfico 8: Distribuição de incidentes por tipologia.	44
Gráfico 9: Distribuição de incidentes por tipo de motivação.....	45
Gráfico 10: Distribuição da motivação por décadas.....	46
Gráfico 11: Distribuição de incidentes por área aeroportuária.	46
Gráfico 12: Distribuição de incidentes por tipologia de alvo.....	47
Gráfico 13: Distribuição de tipo de alvo por décadas.....	47
Gráfico 14: Distribuição de incidentes por local aeroportuário específico.	48
Gráfico 15: Distribuição de <i>modus operandi</i> por décadas.....	49
Gráfico 16: Distribuição de incidentes por forma de dissimulação do engenho explosivo.	49
Gráfico 17: Distribuição de incidentes por número de perpetradores.	50
Gráfico 18: Distribuição do número de vítimas por décadas.....	51
Gráfico 19: Atentados com maior número de vítimas.	52
Gráfico 20: Distribuição do número de vítimas por tipo de <i>modus operandi</i>	52
Gráfico 21: Distribuição da reação policial por <i>modus operandi</i>	53
Gráfico 22: Distribuição da reação da segurança privada por <i>modus operandi</i>	53

LISTA DE SIGLAS:

AIRPOL – *Airport Police*.

ANA – Aeroportos e Navegação Aérea.

ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil.

CCTV – Circuito Fechado de Televisão.

CE – Comunidade Europeia.

COSA – Centro de Operações de Segurança do Aeroporto.

CRP – Constituição da República Portuguesa.

ECAC – Conferência Europeia da Aviação Civil.

EUA – Estados Unidos da América.

FAL/SEC – Facilitação do Transporte Aéreo e Segurança da Aviação Civil.

FBI – *Federal Bureau of Investigation*.

FSS – Forças e Serviços de Segurança.

LAX – Aeroporto de *Los Angeles*.

LOFPSP – Lei de Organização e Funcionamento da PSP.

LOIC – Lei de Organização da Investigação Criminal.

LSI – Lei de Segurança Interna.

OACI / ICAO – Organização Aviação Civil Internacional.

PCCCOFSS – Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e dos Serviços de Segurança.

PNFSAC – Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil.

PSA – Programa de Segurança do Aeroporto.

PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

PSP – Polícia de Segurança Pública.

UE – União Europeia.

GLOSSÁRIO:

Aeródromo – Superfície terrestre, aquática, ou sobrelevada, delimitada de forma permanente e destinada à aterragem, estacionamento, circulação e descolagem de aeronaves, incluindo as edificações, instalações e equipamentos nele implantados (conforme o PNSAC).

Aeródromo Público – A infraestrutura aeroportuária aberta ao tráfego aéreo em geral (conforme o PNSAC).

Aeronave – Todo o aparelho com meios próprios de propulsão ou sustentação, tripulável e manobrável em voo, apto para o transporte de pessoas ou coisas, e capaz de sustentar-se na atmosfera devido a reações do ar que não sejam contra a superfície da terra ou do mar, com exceção de aparelhos com vocação desportiva do tipo asa delta, “parapente” ou balão não dirigível, incluindo planadores (conforme PNSAC).

Aeroporto Internacional – Todo o aeroporto designado por um Estado, dentro do seu território, como aeroporto de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, onde são levadas a efeito as formalidades de controlo aduaneiro, de imigração, de saúde pública, fitossanitário e outros procedimentos similares. (DEFINIÇÃO CONFORME ANEXO 17 E DOC. 8973 DA OACI).

AIRPOL – A Airport Police (Polícia Aeroportuária) é um projeto europeu cujo objetivo é incrementar, através das suas atividades, a generalidade da segurança nos aeroportos da UE e no domínio da aviação civil. Para tal propõe-se otimizar a eficácia e eficiência das forças e serviços de segurança e controlo fronteiriço nos aeroportos, contribuindo para uma abordagem mais harmoniosa neste domínio. Através das atividades desenvolvidas pelo projeto e pela rede da AIRPOL, pretende-se gerar valor acrescentado na prevenção e no combate contra as atividades criminais no setor da aviação europeia (AIRPOL EUROPA).

Ameaça de Bomba – Informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um explosivo, dispositivo ou outro objeto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou em outras instalações de apoio à navegação aérea (conforme o PNSAC).

Anexos – Documentos contendo matéria que explicita ou detalha disposições estabelecidas ou referidas no documento principal (conforme o PNSAC).

Apêndices – Documentos contendo matéria agrupada separadamente por uma questão de conveniência mas que, em essência, constituem parte extensiva das próprias disposições estabelecidas no documento principal. No caso vertente: parte extensiva dos “Standards” e “Práticas Recomendadas” aprovadas pela apropriada Autoridade de Segurança da Aviação Civil (conforme o PNSAC).

Área de Armazenagem de Bagagem – Espaço no qual se mantém a bagagem registada aceite (local ou em transferência) até ao seu transporte para a aeronave. É igualmente o espaço onde se conserva a bagagem extraviada até que seja reexpedida, após reclamação (conforme o PNSAC).

Área de Carga – Todo o espaço e facilidades destinados ao manuseamento da carga. Inclui plataformas, edifícios de carga e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e arruamentos anexos (conforme o PNSAC).

Área de Passageiros – Todo o espaço e facilidade destinados ao processamento de passageiros. Inclui os terminais de passageiros, parques de viaturas e respectivos arruamentos (conforme o PNSAC).

Área Esterilizada – Espaço entre a posição de verificação de segurança dos passageiros e a aeronave e em que o acesso é rigorosamente controlado (conforme o PNSAC).

Área Operacional ou de Movimentos – A parte do aeródromo utilizada para aterragem, estacionamento, rolagem e descolagem de aeronaves, incluindo as respectivas zonas de proteção, em conformidade com o disposto no Anexo 14 da Organização da Aviação Civil Internacional (conforme o PNSAC).

Área Reservada – Áreas de um aeroporto, edifício ou facilidade a que o acesso é condicionado (conforme o PNSAC).

Áreas Não Restritas – Áreas de um aeroporto às quais o público tem acesso ou para as quais não há restrição de acesso (áreas públicas) (conforme o PNSAC).

Armas de Pequeno Porte – Termo genérico aplicado a todas as armas de fogo portáteis e às armas brancas (conforme o PNSAC).

Artigo Proibido – Um objeto suscetível de servir para praticar atos de interferência ilegal e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor. A lista indicativa dos referidos artigos consta do apêndice (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Artigos proibidos – armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos suscetíveis de ser utilizados para a prática de atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Ato de Interferência Ilícita – Ato ou omissão que possa colocar em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiros e bens ou pessoas em terra, designadamente:

violência realizada contra uma pessoa a bordo de uma aeronave em voo que, pela sua natureza, constitua um perigo para a segurança da aeronave;

destruir uma aeronave em serviço, causar-lhe danos que a incapacitem para o voo, ou ainda que pela sua natureza constitua um perigo para a segurança da aeronave em voo;

colocar ou fazer colocar numa aeronave em serviço, por qualquer meio, um objeto ou substância, capaz de destruir tal aeronave, ou de lhe causar danos que a incapacitem para o voo ou que, pela sua natureza, constitua um perigo para a segurança da aeronave em voo;

destruir ou danificar as instalações, serviços e meios afetos à navegação aérea ou perturbar o seu funcionamento, se tal ato, pela sua natureza, constituir um perigo para a segurança das aeronaves em voo;

comunicar informação que tenha conhecimento ser falsa, quando da mesma possa resultar um perigo para a segurança de uma aeronave em voo;

utilizar ilícita e intencionalmente qualquer dispositivo, substância ou arma para:

- efetuar um ato de violência que cause ou seja suscetível de causar lesões graves ou morte a uma pessoa que num aeroporto preste serviço à aviação civil;

- destruir ou causar graves danos nas instalações de um aeroporto ou numa aeronave que, não estando em serviço, se encontre situada nesse aeródromo, ou ainda que perturbe os serviços do mesmo, se ato puser em perigo a segurança do aeroporto (conforme o PNSAC).

Autoridade Adequada de Segurança – A Autoridade designada por um Estado dentro da sua administração para ser responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção dos programas de segurança da aviação civil (AVSEG) (conforme o PNSAC).

Autoridade de Segurança da Aviação Civil – A Autoridade que o Estado dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela atualização, implementação e controlo da aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação (conforme o PNSAC).

Aviação Civil – as operações aéreas efetuadas por aeronaves civis, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais referidas no artigo 3.o da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Bagagem – Artigos de propriedade pessoal de passageiros ou tripulantes de uma aeronave, transportados a bordo mediante acordo com o transportador aéreo (conforme o PNSAC).

Bagagem de cabina – a bagagem destinada ao transporte na cabina da aeronave (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Bagagem de Mão – Artigos de propriedade pessoal de passageiros ou tripulantes destinada ao seu uso pessoal e conforto durante o voo. Esta bagagem está sujeita a limitações quer em número quer em tamanho e peso, de acordo com a cabine da aeronave e/ou requisitos de operação (conforme o PNSAC).

Bagagem de porão – a bagagem destinada ao transporte no porão da aeronave (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Bagagem de porão acompanhada – a bagagem, transportada no porão de uma aeronave, registada para um voo por um passageiro que viaje nesse mesmo voo (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Bagagem Não Identificada – Bagagem encontrada num aeródromo com ou sem etiqueta e que não foi possível reconciliá-la, por qualquer meio, com o passageiro seu proprietário (conforme o PNSAC).

Carga – Artigos transportados a bordo de uma aeronave que não estão abrangidos pela definição de aprovisionamento, peças sobressalentes, correio e bagagem acompanhada ou extraviada. São transportados a coberto de uma carta de porte (conforme o PNSAC).

Carga – os bens destinados ao transporte numa aeronave que não sejam a bagagem, o correio, o correio da transportadora aérea, o material da transportadora aérea e as provisões a bordo (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Cartão de Acesso – Cartão de identificação pessoal ou outro documento emitido pela autoridade de segurança ou pela entidade aeroportuária envolvida e que confere o direito de acesso a áreas reservadas ou restritas (conforme o PNSAC).

Check-in – Processo de apresentação e aceitação dum passageiro para embarque num determinado voo (conforme o PNSAC).

Controlo de acesso – a aplicação de meios suscetíveis de impedir a entrada de pessoas e/ou veículos não autorizados (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Controlo de segurança – a aplicação de meios suscetíveis de impedir a introdução de artigos proibidos (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Controlo de segurança da aeronave – a inspeção das partes interiores da aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso, incluindo a inspeção do porão, destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas na aeronave (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Correio – o despacho de correspondência e outros objetos, excluindo correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Equipamento de Segurança – Dispositivo especializado destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detetar objetos e artigos que possam ser utilizados para a prática de atos de interferência ilícita contra a aviação civil e suas facilidades (conforme o PNSAC).

Lado ar – a zona de movimento dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, de acesso restrito (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Lado terra – as zonas dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, não incluídos no lado ar (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Membro da Tripulação – Pessoa encarregada pelo transportador aéreo e autorizada pelas apropriadas autoridades aeronáuticas para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante um período de serviço de voo (conforme o PNSAC).

Neutralização – A efetiva anulação de um ato ilegal contra a segurança da aviação civil que obriga à intervenção especializada de pessoal das forças e serviços de segurança interna, com os meios necessários para agir e deter (conforme o PNSAC).

Norma (Standard) – Qualquer especificação de características físicas, configuração material, “performance” ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional e que os Estados Contratantes cumprirão de acordo com a Convenção. Em caso de impossibilidade do seu cumprimento, é obrigatória a notificação ao Conselho da OACI, conforme estipulado pelo Artigo 38º da Convenção de Chicago (conforme o PNSAC).

Operador – Pessoa, organização ou empresa empenhada na operação de aeronaves (conforme o PNSAC).

Passageiro potencialmente causador de distúrbios – um passageiro expulso de um país, uma pessoa considerada inadmissível por motivos relacionados com a imigração ou uma pessoa sujeita a uma medida judicial de coação (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Passageiros, bagagem, carga ou correio em transferência – os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem de um aeroporto numa aeronave distinta daquela em que chegaram (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Passageiros, bagagem, carga ou correio em trânsito – os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem de um aeroporto na mesma aeronave em que chegaram (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Pista – A área definida num aeródromo destinada à aterragem e descolagem de aeronaves (conforme o PNSAC).

Placa – Área de estacionamento de aeronaves num aeródromo e destinada às operações de embarque e desembarque de passageiros, carga e correio, bem como abastecimento de combustível e manutenção (conforme PNSAC).

Ponto Vulnerável – Qualquer facilidade que se for danificada ou destruída poderá comprometer seriamente o funcionamento operacional aeroportuário ou a navegação aérea (conforme o PNSAC).

Posição de Check-in – Local onde é feita a operação de aceitação de passageiros (conforme o PNSAC).

Prática Recomendada – Qualquer especificação de características físicas, configuração material, “performance” pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, regularidade ou eficiência da navegação aérea internacional e que os Estados Contratantes se empenharão em cumprir de acordo com a Convenção (conforme o PNSAC).

Programa de Segurança – Conjunto de medidas adotadas para a salvaguarda da aviação civil contra atos de interferência ilícita (conforme o PNSAC).

Rastreio – a aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detetar artigos proibidos (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Reconciliação de Passageiros/Bagagem – Procedimento que possibilita que a qualquer momento, uma determinada bagagem acompanhada seja relacionada com o passageiro seu proprietário. Este procedimento tem em vista assegurar que, siga nessa aeronave unicamente a bagagem dos passageiros efetivamente a bordo (conforme o PNSAC).

Sabotagem – Ato deliberado de interferência ilícita contra a aviação civil e suas facilidades que foi perpetrado com a intenção de causar danos ou a destruição de bens (conforme o PNSAC).

Sala de Embarque – Áreas restritas e esterilizada, a que o acesso é feito mediante controlo de segurança e onde os passageiros aceitam aguardar o embarque (conforme o PNSAC).

Segurança – A combinação de medidas, recursos humanos e materiais destinados à salvaguarda da aviação civil contra atos de interferência ilícita (conforme o PNSAC).

Segurança da Aviação – a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinada a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

Terminal de Carga – Um edifício no qual a carga é armazenada e processada entre o seu transporte aéreo e terrestre ou vice-versa e onde se encontram localizados os serviços que permitem o seu processamento (conforme o PNSAC).

Transporte Aéreo – A operação de aeronaves envolvendo o transporte remunerado de passageiros, carga ou correio (conforme o PNSAC).

Verificação de Segurança – Aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, para detetar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita (conforme o PNSAC).

Verificação de segurança da aeronave – a inspeção do interior e das zonas exteriores acessíveis da aeronave destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas que ponham em causa a segurança da aeronave (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

PARTE I

CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

“Today we were unlucky, but remember, we only have to be lucky once; you will have to be lucky always.”

IRA¹

O terrorismo tem tido origem, desde os seus primórdios, nas mais diversas fundamentações ideológicas, constituindo-se hoje uma das mais sérias ameaças à subsistência do espaço europeu de liberdade, de segurança e de justiça e do Estado de Direito democrático (Resolução de Conselho de Ministros nº 7-A/2015, de 20 de fevereiro).

As inovações sociais trazem consigo novas oportunidades e novos desafios, os quais são utilizados para os fins a que primeiramente parecem se destinar ou, por outro lado, para levar a bom porto intenções e ideologias, quer sejam elas políticas, económicas, sociais ou religiosas.

O terrorismo tem-se caracterizado por ser um fenómeno que utiliza tais oportunidades e, de modo transformacional, serve-se delas para a prossecução do terror.

O terrorismo transnacional, independentemente da sua motivação é no presente, e será no futuro, uma das principais ameaças à coesão das sociedades.

Nesta senda, o evoluir dos tempos tem carregado consigo novas ameaças, resultantes de vulnerabilidades que se criam ou se descobrem, aumentando desta forma o risco intrínseco.

Ensina-nos a experiência que a aviação civil é um dos alvos mais apetecíveis. Quer seja como meio ou como fim, o terrorismo tem utilizado a aviação civil para fazer valer os seus intentos.

¹ Frase escrita em comunicado pelo IRA após o atentado de 12 de outubro de 1984 perpetrado contra *Margaret Thatcher*. O Atentado provocou danos consideráveis no hotel e alguns feridos errando o alvo por não se encontrar na dependência do quarto de hotel mais atingida

Considerado o meio mais rápido e mais seguro, o transporte aéreo de pessoas e bens, atenta à sua especial visibilidade e vulnerabilidade, tem-se constituído como *target* primordial terrorista. A sua importância estratégica, económica, política e social, fazem sobressair a aviação civil de outros tantos possíveis alvos. Ademais, o fato de conjugar a intervenção de diferentes atores², permite aumentar a apetência para este tipo de acontecimentos.

Por outro lado, a volatilidade dos meios, quer seja pelo uso da tática, quer seja pelo uso da técnica (da qual não podemos excluir a imaginação) tem permitido bastas vezes a finalização com sucesso de toda a planificação desenhada³.

A utilização da aviação civil em atentados terroristas tem fomentado restrições aos que dela necessitam acorrer, tendo de se sujeitar a tal obrigação. Ou seja, em prol da segurança, abdicam de parte da sua liberdade e privacidade (ainda que assim o seja por obrigação legal).

A liberdade e a segurança aparecem, mesmo na Lei Fundamental, de modo conjunto e harmonioso, conjugando-se e equilibrando-se mutuamente.

A segurança constitui-se como um direito fundamental do cidadão e, concomitantemente, um dever do próprio Estado. É esta segurança que se torna alvo secundário direto da ação terrorista. Deste modo, compete à Polícia “garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos.” (CRP art.º 27º. n.º1).

Nas palavras de Hélder Dias, o objetivo ideal seria o perigo zero e o risco mínimo mas, “quanto mais importante o bem jurídico protegido e irreversíveis os seus potenciais danos, menor é o nível de tolerância do risco e maior o intervencionismo público” (Dias, 2012, p.123).

Deste modo importa alinhar a estratégia protetora e geradora de segurança às vulnerabilidades existentes, reduzindo o risco de atos de interferência ilícita

² Pela envolvimento de diversas nacionalidades, culturas, religiões, países e diversos poderes políticos, os quais conjugam-se com a existência de diversos poderes económicos

³ Com a cada vez maior experiência adquirida, tem existido uma cada vez maior preocupação das organizações terroristas em criar “doutrina”, estabelecendo regras e planos de ação pré definidos como base, evitando cometer erros passados. A este respeito veja-se o *Safety and security guidelines for Lone Wolf Mujahedeen and small cells*

sem nunca descurar a influência que terá na liberdade das pessoas e na facilitação inerente à aviação civil.

Relegado para um plano inferior em matéria de segurança na aviação civil, os aeroportos possuem tanta ou mais relevância estratégica e de visibilidade em termos de ameaça terrorista, até porque a aeronave é a área crítica de maior relevo.

Mas, não obstante esse fato, são potenciais alvos de relevo, aos quais devemos considerar com especial interesse. Exemplo desta realidade é o reflexo dos contornos do pretérito dia 22 de Março, onde ocorreu o atentado terrorista ao aeroporto de *Zaventem* – Bruxelas, provocando diversos danos materiais no terminal, bem como 14 mortos e ferimentos em outras 81 pessoas.

1.1. CONTEXTO DA INVESTIGAÇÃO

Consistindo a investigação num processo que visa a estruturação do conhecimento com vista, em parte, conceber novo conhecimento (Sousa e Baptista, 2011), é fundamental a definição de um objeto de estudo.

No mundo contemporâneo, falar em aviação civil, independentemente de albergar um mundo lato, é associar diretamente segurança. A isso obriga-nos a obscura história, em especial após o 11 de setembro de 2001.

Neste âmbito, a segurança na aviação civil tem vindo a exercer a sua ação, adotando medidas corretivas quando assim é necessário. Por outro lado, parece-nos que tais medidas corretivas, de proteção e de diminuição de vulnerabilidades, podem vir a potenciar (ou até criar) novos alvos, resultantes da exposição de vulnerabilidades relegadas ou consideradas “menos apetecíveis”.

No presente, e tendo como exemplo os atentados de Paris ocorridos na noite de 13 de novembro de 2015 temos assistido à execução de ações terroristas em áreas de acesso público, com pouca ou nenhuma segurança pública, causando, para além das vítimas, generalizada instabilidade, receio e inquietação social⁴.

Mais recentemente o atentado numa praia turística na Costa do Marfim no dia 13 de março; o atentado de dia 19 de março de 2016 na Praça *Sultanahmed* em Istambul – Turquia e os atentados de dia 22 de março em Bruxelas, (que provocaram mais de meia centena de mortos e cerca de quatro centenas de feridos) vêm demonstrar que os ataques terroristas têm vindo a intensificar a sua ação (diminuindo o lapso temporal entre eles) e a alterar-se no seu *modus operandi* (aplicando técnicas de “forças especiais” e primando o suicídio).

Pretende-se com a escolha desta temática, olhar de modo diferente, para um dos pontos sensíveis existentes nas áreas de responsabilidade da Polícia de Segurança Pública – Os Aeroportos, interligando-os para os novos tipos de ameaça terrorista.

⁴ Refira-se que, por inquietação social, referimo-nos à inquietação social global, a qual é resultante da sociedade global em que nos inserimos.

Parece-nos evidente que era uma mera questão de tempo até que se associassem as seguintes variáveis: Visibilidade e vulnerabilidade inerente à aviação civil e a pouca ou inadequada segurança pública em alvos menos protegidos.

É neste prisma que pretendemos com o nosso trabalho, dar um contributo diferente mas real, das vulnerabilidades nos aeroportos, tanto mais por serem possuidores de *soft* e *hard targets*, algo que poucas estruturas sensíveis possuem.

1.2. PROBLEMÁTICA DA INVESTIGAÇÃO

Considerando o tema escolhido e tendo por base os critérios de clareza, exequibilidade e pertinência definidos por *Quivy* e *Campenhoudt* (2008), o trabalho de investigação irá procurar dar resposta à seguinte questão de partida:

Existem padrões e tendências de atuação coincidentes entre os incidentes registados contra os aeroportos que possam servir de inteligência policial?

1.3. OBJETIVOS

Tendencialmente, o objetivo geral de um trabalho deste género, visa apontar o que com ele se pretende (Sousa e Baptista, 2011), determinando a linha orientadora do mesmo.

O terrorismo na aviação civil tem sido, quase na sua totalidade, observado no prisma da aeronave, quer seja ela o meio (como arma de destruição maciça) ou o fim (sequestro ou destruição da aeronave).

Como objetivo geral é nossa intenção abordar a problemática do terrorismo e da segurança na aviação civil de uma outra perspetiva – os aeroportos como estrutura fundamental de suporte a toda a aviação, bem como estrutura social, política, tecnológica e económica sensível.

Deste modo, é objetivo do trabalho efetuar uma análise aos atentados terroristas e outros atos de interferência ilícita de relevo similares ocorridos em aeroportos, tentando determinar a existência (ou não) de similitudes que possam constituir informação policial privilegiada na prevenção e combate ao terrorismo. Pretendemos ainda, como objetivos secundários, dar a conhecer uma breve retrospectiva histórica sobre os momentos mais marcantes do terrorismo na aviação civil, de modo a enquadrar eficazmente o tema no objetivo do trabalho, bem como as alterações de procedimentos de segurança associados.

1.4. HIPÓTESES

Com o intuito de se conseguir responder à questão de partida, são traçadas as seguintes hipóteses:

H1: Os incidentes verificados permitem aferir a existência de padrões e tendências de atuação, que possam servir de inteligência policial, que permita traçar uma estratégia nacional de segurança nos aeroportos, adaptando modelos de policiamento e de resposta.

H2: Os modelos de policiamento tradicionais são suficientemente capazes de neutralização de ameaças nos aeroportos.

1.5. METODOLOGIA

Na elaboração deste Relatório Final, utilizar-se-á uma combinação de métodos, os quais parecem-nos essenciais para uma correta interpretação da temática, mas também a sua conjugação e interligação direta com os resultados da investigação.

Numa primeira fase, proceder-se-á ao necessário enquadramento concetual do tema, dotando o nosso trabalho de sustentação bibliográfica necessária à cabal compreensão do objetivo proposto.

Numa segunda fase, através do método qualitativo, pretendemos dar a conhecer, sucintamente, os atentados terroristas considerados pertinentes para o nosso estudo, após a qual verificar-se-á, através de matriz comparativa, se

existem ou não pontos comuns de interesse para a prevenção destes atos.

Nesta fase, através do método quantitativo, pretende-se dar a conhecer se existem, e em que medida, pontos coincidentes que possam ser relevantes.

CAPÍTULO II

ENQUADRAMENTO TEMÁTICO

2.1. CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

Neste campo *Rigas Doganis* (1996, p.7) define aeroporto como sendo “essencialmente uma ou mais pistas usadas por aeronaves associadas a edifícios ou terminais por onde os passageiros e toda a carga transportada pela aeronave são processados” (tradução nossa).

Já para o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil⁵ (PNSAC) aeroporto comunitário internacional, é aquele que é “designado por um Estado, dentro do seu território, como aeroporto de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, onde são levadas a efeito as formalidades de controlo aduaneiro, de imigração, de saúde pública, fitossanitário e outros procedimentos similares.”

Confrontada esta caracterização com a presente no Documento 8973 da OACI verificamos que a definição constante no PNSAC nada mais é do que uma tradução da definição constante no documento da OACI.

Ademais, podemos caraterizar um aeroporto como sendo um conjunto de infraestruturas essenciais para a atividade desenrolada pela aviação civil, congregadas num espaço comum onde, para além das normais atividade derivadas diretamente da aviação civil, desenvolve-se um centro considerável de comércio.

2.2. PAPEL DO ESTADO NA DEFESA E PROTEÇÃO DE INFRAESTRUTURAS FUNDAMENTAIS

Sendo alguns aeroportos pontos sensíveis e, outros, cumulativamente, infraestruturas críticas, importa efetuar uma pequena referência a estas.

Conforme disposto na al. a) do art.º 9º da CRP, uma das tarefas fundamentais do Estado é “promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo”. Com o desenvolvimento social e económico, as infraestruturas consideradas críticas para o país têm aumentado. Por desempenharem funções fundamentais

⁵ Cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 248-DB/2003, de 23 de Dezembro

para a economia e segurança do país e serem consideradas como parte das atividades estratégicas nacionais, a sua inoperacionalidade causaria consideráveis prejuízos à economia, podendo pôr em causa a capacidade de resposta nacional.

A 20 de outubro de 2004 a UE emite uma comunicação relativa à proteção das infraestruturas críticas no âmbito da luta contra o terrorismo, que apresenta sugestões sobre como reforçar a prevenção, o estado de preparação e a capacidade de resposta da Europa a atentados terroristas que envolvam infraestruturas críticas.

Com base na Diretiva 2008/114/CE do Conselho, de 8 de dezembro, é publicado o Decreto-Lei nº 62/2001, de 9 de maio, prevendo e definindo procedimentos para a identificação e proteção das infraestruturas essenciais para a saúde, a segurança e o bem-estar económico e social da sociedade, nos setores da energia e transportes, dos quais destacamos os transportes aéreos.⁶

Desta feita, considera o ornamento jurídico nacional como Infraestrutura Crítica a componente, sistema ou parte deste situado em território nacional que é essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções.⁷⁸

Assim se justifica o cuidado especial que deverá ser dado aos aeroportos considerados infraestruturas críticas, garantindo particularmente a prevenção, o estado de preparação e a capacidade de resposta a atentados terroristas.⁹

No que concerne a aeroportos e à sua classificação como infraestruturas críticas, de momento, apenas dois deles são assim denominados, sendo um localizado em território nacional e outro localizado numa Região Autónoma¹⁰.

⁶ Cf. al. c) nº2 do art.º 3º do DL. nº 62/ 2011, de 9 de maio e PCCCOFSS, p.34

⁷ Cf. al. a) do art.º 2º do DL. nº 62/ 2011, de 9 de maio

⁸ Importa referir que, de acordo com a al. b) do art.º 2º do DL. nº 62/ 2011, de 9 de maio, considera-se Infraestrutura Crítica Europeia, a Infraestrutura Crítica situada em território nacional cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo em, pelo menos, mais um Estado membro da União Europeia, sendo o impacto avaliado em função de critérios transversais, incluindo os efeitos resultantes de dependências intersectoriais em relação a outros tipos de infraestruturas

⁹ Cf. Ponto 1 Diretiva 2008/114/CE do Conselho, de 8 de dezembro

2.3. BREVE CARACTERIZAÇÃO DAS ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS DA PSP

A Polícia de Segurança Pública é uma força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de serviço público que tem por missão assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, nos termos da Constituição e da lei.^{11 12}

Das várias atribuições legais desta polícia integral, no âmbito deste trabalho, destacamos:

- Garantir as condições de segurança que permitam o exercício dos direitos e liberdades e o respeito pelas garantias dos cidadãos, bem como o pleno funcionamento das instituições democráticas, no respeito pela legalidade e pelos princípios do Estado de direito;
- Garantir a ordem e a tranquilidade públicas e a segurança e a proteção das pessoas e dos bens;
- Prevenir a criminalidade em geral, em coordenação com as demais forças e serviços de segurança;
- Prevenir a prática dos demais atos contrários à lei e aos regulamentos;
- Desenvolver as ações de investigação criminal e contraordenacional que lhe sejam atribuídas por lei, delegadas pelas autoridades judiciais ou solicitadas pelas autoridades administrativas;
- Proteger, socorrer e auxiliar os cidadãos e defender e preservar os bens que se encontrem em situações de perigo, por causas provenientes da ação humana ou da natureza;
- Manter a vigilância e a proteção de pontos sensíveis¹³, nomeadamente infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas.

¹⁰ Optou-se pela não divulgação dos aeroportos classificados como infraestruturas críticas, de modo a manter a sua confidencialidade, um dos elementos essenciais para a sua proteção

¹¹ Cf. art.1º Lei nº53/2007, de 31 de Agosto – Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública

¹² Esta definição encontra também assento no art.º 272º da CRP

¹³ De acordo com o PCCCOFSS (p.35), considera-se Ponto Sensível, qualquer espaço, instalação ou infraestrutura, não substituível por outra alternativa, que pelas suas características próprias, seja suscetível de ser alvo de qualquer ação humana voluntária que ponha em perigo a segurança de pessoas e bens. A classificação como Ponto Sensível pode ser conjuntural e como tal suscetível

Analisando a regulamentação aeroportuária, em particular o PNSAC (2003, p.46) compete à PSP no âmbito das suas atribuições de segurança interna, adotar as medidas e procedimentos inerentes à prevenção e repressão dos atos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.

Quanto ao âmbito específico da segurança dos aeroportos internacionais e dos aeródromos nacionais implantados na sua área de competência territorial, compete-lhe implementar as medidas e procedimentos estabelecidos no PSA, designadamente:

- Assegurar o COSA;
- A verificação de requisitos para emissão dos cartões de acesso às zonas restritas dos aeroportos;
- Colaborar nas ações de formação e treino estabelecidas no PNFSAC;
- Fiscalizar e supervisionar a atividade desenvolvida pela segurança privada;
- Garantir a guarda e o patrulhamento interno e externo dos aeroportos e aeródromos;
- Garantir o controlo de multidões;
- Coordenar, no âmbito das suas competências e atribuições, o conjunto das ações respeitantes às várias situações de contingência;
- Assegurar a busca, deteção, remoção e inativação de engenhos explosivos;
- Efetuar a tomada de aeronave, objeto de intervenção ilegal, nas situações em que tal esteja fixado;
- Compete ainda à PSP a proteção das instalações de navegação aérea implantadas na sua área de competência territorial, conforme estabelecido nos programas de segurança dos prestadores daqueles serviços.

Para além destas atribuições, no quadro da Lei de Segurança Interna, do Sistema de Segurança Interna, do Gabinete Coordenador de Segurança, da Unidade de Coordenação Antiterrorismo e do Plano de Coordenação, Controlo e Comando

de alterações ao longo do tempo. Contrariamente ao que sucede com as infraestruturas críticas, a destruição total ou parcial de qualquer ponto sensível, não implicará necessariamente uma perturbação grave no funcionamento dos setores importantes de atividade, ou na vida das populações

Operacional das Forças e Serviços de Segurança, a PSP colabora ativa e permanentemente¹⁴.

2.4. CONCEITO DE ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS

O ornamento jurídico português considera organizações terroristas¹⁵ o grupo, organização ou associação terrorista todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, atuando concertadamente, visem prejudicar a integridade e a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um ato, a abster-se de o praticar ou a tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupos de pessoas ou a população em geral, mediante:

- Crime contra a vida, a integridade física ou a liberdade das pessoas;
- Crime contra a segurança dos transportes e das comunicações, incluindo as informáticas, telegráficas, telefónicas, de rádio ou de televisão;
- Crime de produção dolosa de perigo comum, através de incêndio, explosão, libertação de substâncias radioativas ou de gases tóxicos ou asfixiantes, de inundação ou avalanche, desmoronamento de construção, contaminação de alimentos e águas destinadas a consumo humano ou difusão de doença, praga, planta ou animal nocivos;
- Atos que destruam ou que impossibilitem o funcionamento ou desviem dos seus fins normais, definitiva ou temporariamente, total ou parcialmente, meios ou vias de comunicação, instalações de serviços públicos ou destinadas ao abastecimento e satisfação de necessidades vitais da população;
- Investigação e desenvolvimento de armas biológicas ou químicas;
- Crimes que impliquem o emprego de energia nuclear, armas de fogo, biológicas ou químicas, substâncias ou engenhos explosivos, meios incendiários de qualquer natureza, encomendas ou cartas armadilhadas;
- Sempre que, pela sua natureza ou pelo contexto em que são cometidos, estes crimes sejam suscetíveis de afetar gravemente o Estado ou a população que se visa intimidar.

¹⁴ Cf. Lei nº 53/2008, de 29 de Agosto, republicada pela Lei nº59/2015, de 24 de Julho e PCCCOFSS (documento classificado)

¹⁵ Cf. Art.º 2º da Lei nº 52/2003, de 22 de agosto, com as alterações da Lei nº60/2015, de 24 de junho

2.5. ESTRATÉGIA DE COMBATE AO TERRORISMO

Com a crescente ameaça do terrorismo ao nível mundial, a UE delineou uma Estratégia Antiterrorista e uma Estratégia de Combate à Radicalização e ao Recrutamento para o Terrorismo, delimitando para tal cinco objetivos estratégicos: detetar, prevenir, proteger, perseguir e responder¹⁶:

- Detetar – Identificar precocemente potenciais ameaças terroristas, mediante a aquisição do conhecimento essencial para um combate eficaz, tanto na perspetiva do seu desmantelamento isolado, quanto da deteção de outros focos de ação terrorista. A recolha, tratamento e análise de dados e informações e a sua disponibilização recíproca entre entidades responsáveis neste domínio, no território nacional e no estrangeiro, permite antecipar o conhecimento e a avaliação de ofensivas em preparação;
- Prevenir – Conhecer e identificar as causas que determinam o surgimento de processos de radicalização, de recrutamento e de atos terroristas. O domínio dos factos que potenciam a sua expansão permite a adoção de medidas que obstem ao seu surgimento e desenvolvimento;
- Proteger – Fortalecer a segurança dos alvos prioritários, reduzindo quer a sua vulnerabilidade, quer o impacto de potenciais ameaças terroristas. A proteção concretiza-se no aumento da segurança das pessoas, das fronteiras, da circulação de capitais, das mercadorias, dos transportes, da energia e das infraestruturas críticas, nacionais e ou europeias;
- Perseguir – Desmantelar ou neutralizar as iniciativas terroristas, projetadas ou em execução, e as suas redes de apoio, impedir as deslocações e as comunicações e o acesso ao financiamento e aos materiais utilizáveis em atentados e submeter os fenómenos terroristas à ação da justiça;
- Responder – Gerir operacionalmente todos os meios a utilizar na reação a ocorrências terroristas. A capacidade de resposta permite limitar as suas consequências, quer ao nível humano, quer ao nível das infraestruturas.

Com o mesmo enfoque, o Programa do XXI Governo Constitucional destaca a “ameaça sem precedentes do terrorismo transnacional” e considera importante haver um “Planeamento de Defesa fundado na informação

¹⁶ Cf. Resolução do Conselho de Ministros nº 7-A/2015, de 20 de Fevereiro

estratégica”¹⁷, para além de ter ainda como objetivo “incrementar as competências do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna”¹⁸, bem como desenvolver uma “estratégia integrada de prevenção e combate ao terrorismo, ao extremismo violento, à radicalização e ao recrutamento, aos níveis nacional, europeu e internacional”¹⁹, no âmbito da segurança nacional. Ainda, nos planos da prevenção e controlo da criminalidade grave, violenta e altamente organizada e no plano das relações multilaterais, dá igualmente ênfase ao papel das autoridades judiciais, e às forças e serviços de segurança e à produção de inteligência, no combate ao terrorismo.

¹⁷ Cf. Programa do XXI Governo Constitucional, p. 51

¹⁸ Cf. Programa do XXI Governo Constitucional, p. 56

¹⁹ Cf. Programa do XXI Governo Constitucional, p. 57

CAPÍTULO III

O TERRORISMO NA AVIAÇÃO CIVIL

3.1. O TERRORISMO NA AVIAÇÃO CIVIL: BREVE CARATERIZAÇÃO

A aviação civil tem sido ao longo da sua existência extremamente fustigada pelo terrorismo, contabilizando mais de um milhar de atentados²⁰. Sendo o fenómeno terrorista tão diverso quanto à forma, ao objeto e aos alvos que o caracterizam, consideramos relevante e interessante a inserção deste capítulo no trabalho, retirando propositadamente todos os outros tipos de atentados, associando desta forma o terrorismo exclusivamente à aviação civil.

Após o 11 de setembro de 2001, a aviação civil, conhecida como um alvo poderoso e de elevada visibilidade para a realização de atentados terroristas, passou a ser vista igualmente como uma arma de destruição maciça. No entanto, a utilização de aeronaves e de estruturas aeroportuárias em atos terroristas já era anteriormente uma realidade conhecida. De acordo com *Júlio Peyroteo* (1996), o primeiro desvio ilícito de uma aeronave teve lugar no Peru em 1931. Desde então, são já largos os números de atentados que envolvem aeronaves e instalações aeroportuárias em todo o mundo.

Na década seguinte, refugiados provindos da Europa Oriental, através de atos ilícitos contra a aviação civil, tomavam aeronaves e usavam-nas como meio de fuga dos regimes políticos que “estrangulavam” a liberdade do seu país.

O terrorismo na aviação civil era, em geral, caracterizado por ser um meio de fuga, de pedido de resgate ou de demarcação de posições políticas, não se verificando um elevado número de vítimas. No entanto, as motivações e os objetivos dos atentados terroristas sofreram transformações substanciais, encontrando sempre na aviação civil um alvo preferencial. Não podemos esquecer que os atentados contra a aviação civil têm sido extremamente eficazes na valorização dos objetivos táticos, tais como a publicidade mundial, a libertação

²⁰ Se consultarmos a *Global Terrorism Database* podemos verificar que foram contabilizados por esta base de dados 1314 atentados até fins de 2014 efetuados contra aeronaves e aeroportos

de outros terroristas do seu encarceramento e o pagamento de resgates. (*Wilkinson & Jenkins*, 1999, p.155).

Rapoport (apud *Cronin, & Ludes*, 2004, pp.46-73), aponta para a existência do que designa serem as quatro ondas do terrorismo: a anarquista, anticolonial, a da nova-esquerda e a religiosa, prevendo que esta última, com o seu início em 1979, crescerá e terá o seu término em 2025.

Claramente, os atos cometidos em 11 de setembro de 2001 “demonstram que o terrorismo é uma das maiores ameaças aos ideais de democracia e liberdade e aos valores da paz que constituem a própria essência da União Europeia”²¹, pelo que deve ser tido como uma ameaça séria.

Hoje, falar de terrorismo e aviação civil é falar de incerteza. Segundo *Clark* (2011), coordenador nacional de investigações de terrorismo da polícia metropolitana de Londres, a lista de alvos da *Al-Qaeda* contempla locais com muito público e, como tal, são incertos²².

Complementarmente, *Wilkinson e Jenkins* (1999, p.151) apontam que este tipo de terrorismo é muito mais difícil de monitorizar e combater por ser mais amorfo e difuso do que as demais variedades do fenómeno terrorista (tradução nossa).

Não querendo tornar demasiado exaustiva a abordagem ao terrorismo na aviação civil, tentaremos de seguida, dar a conhecer sucintamente alguns dos atentados que, para nós, são marcantes para a aviação civil.

3.1.1. O Atentado de *Lockerbie*

No dia 21 de dezembro de 1988, o voo 103 da *Pan Am* de Londres para Nova Iorque foi alvo de atentado com uma bomba quando sobrevoava *Lockerbie* – Escócia, sendo denominado como o atentado de *Lockerbie* por esse motivo. O atentado, que originou a morte de 259 pessoas a bordo e outras 11 em terra, teve

²¹ Cf. Reg. (CE) nº 2320/2002, de 16 de Dezembro de 2002, preâmbulo, ponto 1

²² Cf. <http://channel.nationalgeographic.com/remembering-911/videos/liquid-bomb-plot/>, consultado em 2 de maio de 2016

origem num engenho explosivo disfarçado dentro de um leitor de cassetes colocado no interior de uma mala.

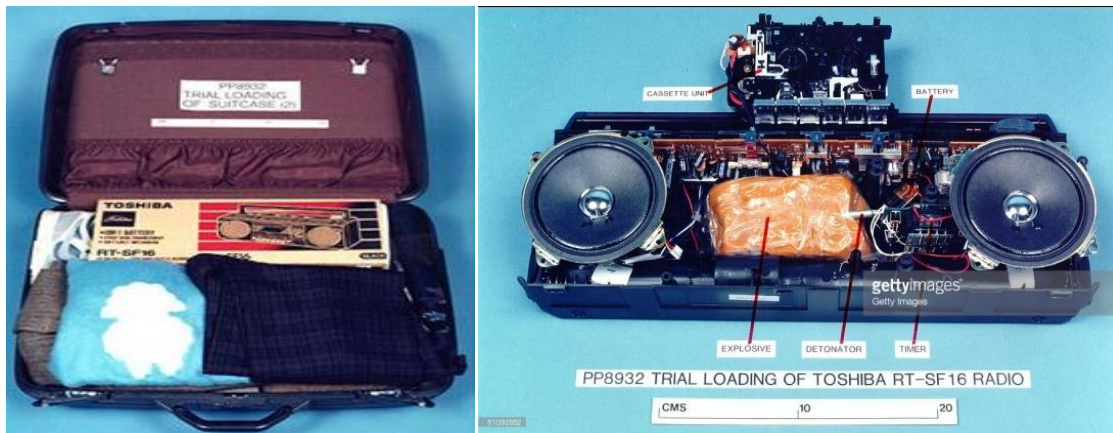


Figura 1: Reconstituição do engenho explosivo utilizado no Atentado de *Lockerbie*. Fonte: Mediagettyimages.²³

A mala contendo o engenho preparado com explosivo plástico *semtex* foi colocada no voo da *Pan Am* como bagagem de porão sem que o seu proprietário embarcasse no voo. Este atentado levou a alterações na regulamentação aeroportuária²⁴.

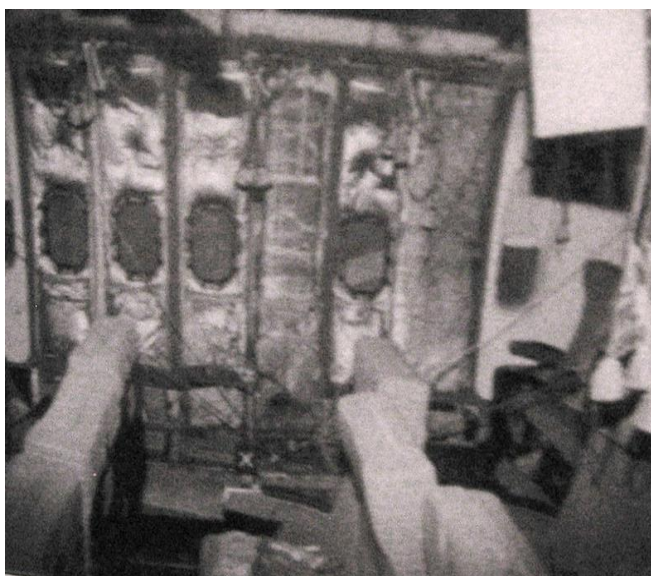
3.1.2. O Atentado do Voo 434 da *Philippine Airlines*

Ramzi Yousef, um passageiro que havia concluído a viagem numa escala efetuada em *Cebu* no voo com origem de Manila para Tóquio, colocou um engenho explosivo por baixo de um assento dentro do compartimento do colete salva-vidas com o intuito de atingir o depósito de combustível da aeronave.

No entanto, devido à configuração da aeronave, o assento não estava na posição correta para tal, permitindo ao comandante da aeronave, ainda que com graves falhas nos instrumentos de voo, efetuar uma aterragem de emergência.

²³ Retirado de <http://media.gettyimages.com/photos/mockup-of-the-explosivesloaded-toshiba-cassette-recorder-which-blew-picture-id51092852>, a 25 de maio de 2016

²⁴ Cf. <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1648-7788.2009.13.78-86>, consultado em 21 de maio de 2016



O atentado do voo 434 da *Philippine Airlines* ocorreu a 11 de dezembro de 1994 e resultou na morte de 1 passageiro e em ferimentos em outros 10 de um total de 273 passageiros e 10 tripulantes a bordo da aeronave²⁵. Esta ocorrência traduziu-se em novas alterações no acervo legislativo da aviação civil.

Figura 2: Fotograma do interior na aeronave da *Philippine Airlines* após o atentado. Fonte: *Wikipedia*.²⁶

3.1.3. O Atentado de 11 de Setembro de 2001

Sem sombra de dúvida, podemos considerar os atentados de 11 de setembro de 2001 como a cifra mais negra da história da aviação civil. O 11 de setembro caracteriza-se pela execução de uma série de atentados suicidas coordenados e executados pela organização terrorista *Al-Qaeda* contra os Estados Unidos (EUA). Na manhã deste dia, quatro aeronaves de passageiros, sequestradas por dezanove terroristas foram desviadas das suas rotas comerciais sem que se adivinhasse o trágico desfecho que viria a ocorrer. Os voos nºs 11 e 77 da *American Airlines* e os voos nºs 93 e 175 da *United Airlines* desviados pelos terroristas seriam usados como armas de destruição maciça, sendo duas dessas aeronaves propositadamente pilotadas contra as torres do *World Trade Center*, outra contra o Pentágono e outra, supostamente dirigida contra o Capitólio, despenhou-se numa área rural aquando da tentativa de tomada do controlo da aeronave por parte dos passageiros.

²⁵ Cf. <http://www.nytimes.com/1996/06/04/nyregion/plane-bombing-is-described-in-terror-trial.html>, consultado em 21 maio de 2016

²⁶ Retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Philippine_Airlines_Flight_434, a 21 de maio de 2016

Os ataques coordenados geraram enorme confusão nos EUA e em todo o mundo, pondo sob alerta os serviços e forças de segurança que tentavam a todo o custo perceber a dimensão dos ataques. A interrupção do tráfego aéreo foi imediata, voos no ar ordenados a regressar e voos cancelados.

Estes ataques resultaram na morte de perto de 3000 pessoas²⁷, na destruição de 4 aeronaves e de vários edifícios, bem como em perdas económicas de biliões de dólares. *Thomas* (2003, p.30) aponta para \$1,054,653 milhões de dólares em perdas económicas imediatas.

Das investigações concluiu-se que os terroristas haviam cometido os atentados com recurso a x-atos, artigos que não eram considerados proibidos para a aviação civil. O fato de terem sido utilizados objetos permitidos como armas pôs em causa todo o sistema de segurança existente na aviação civil.

Dos resultados mais visíveis destes atentados destacamos o reforço da legislação de combate ao terrorismo, de regulamentação aeroportuária específica e a guerra no Afeganistão²⁸.

3.1.4. O Atentado do *Shoe Bomber*

A 22 de dezembro de 2001, apenas alguns meses após o 11 de setembro, *Richard Colvin Reid*, fundamentalista islâmico membro da *Al-Qaeda*, embarcou no voo 63 da *American Airlines* como passageiro após ter perdido um voo no dia anterior. Durante o voo, tentou iniciar um engenho explosivo inserido no sapato com um fósforo, tendo sido subjugado pelas assistentes de bordo com a ajuda de passageiros quando se aperceberam que algo de errado estava a acontecer.

²⁷ Cf. <http://www.statisticbrain.com/911-death-statistics/>, consultado em 5 de junho de 2016

²⁸ Cf. <http://edition.cnn.com/2013/07/27/us/september-11-anniversary-fast-facts/>, consultado em 5 de junho de 2016
<http://www.theguardian.com/world/2002/aug/18/usa.terrorism>, consultado em 5 de junho de 2016,
<http://avalon.law.yale.edu/sept11/911Report.pdf>, consultado em 5 de junho de 2016



Figura 3: Fotograma do calçado utilizado.

Fonte: *Wikipedia*.²⁹



Figura 4: Representação do engenho.

Fonte: *X-ray screener*.³⁰

Segundo perícias efetuadas ao engenho explosivo, este não detonou por se encontrar humedecido, o que poderá ter resultado do tempo chuvoso que se verificava na época ou, devido à transpiração do próprio terrorista suicida³¹. Esta tentativa demonstrou nova vulnerabilidade nas medidas de segurança da aviação civil, obrigando a que se revissem os procedimentos em vigor.

3.1.5. Os Atentados da Bomba Líquida

Em 2006, a polícia britânica deteta uma conspiração para fazer explodir diversas aeronaves com origem no Reino Unido e com destino aos EUA e Canadá, detendo 24 pessoas³². O plano consistia no uso de explosivo líquido com o composto base de peróxido, o qual poderia ser iniciado facilmente com fogo ou com descarga elétrica. Para tal, retiravam o refrigerante e colocavam a substância explosiva através do uso de uma seringa de modo a manter a garrafa selada. Utilizando uma máquina fotográfica descartável em cada engenho, teriam a fonte de iniciação. Uma das baterias da máquina fotográfica serviria para dar energia ao gatilho, sendo a outra bateria adulterada com um composto explosivo que serviria de explosivo primário suficientemente potente para fazer deflagrar o

²⁹ Retirado de https://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Reid, em 06 de junho de 2016

³⁰ Retirado <http://www.x-rayscreener.co.uk/profiling/case-study-richard-reid-the-shoe-bomber/>, em 06 de junho de 2016

³¹ Cf. <http://edition.cnn.com/2009/CRIME/12/25/richard.reid.shoe.bomber/> e <http://edition.cnn.com/2001/US/12/24/investigation.plane/>, consultados em 06 de junho de 2016

³² Cf.. <http://edition.cnn.com/2012/04/30/world/al-qaeda-documents/>, consultado em 02 de maio de 2016

engenhos. Esta tentativa, caso fosse bem sucedida, provocaria cerca de 3000 vítimas e a queda de 7 aeronaves. O uso deste tipo de explosivo originou novas medidas de segurança na aviação civil³³.



Figura 5: Esquematisação do Atentado da Bomba Líquida. Fonte: *Dailymail*, 2010.³⁴

3.1.6. Os Atentados de Londres e Glasgow

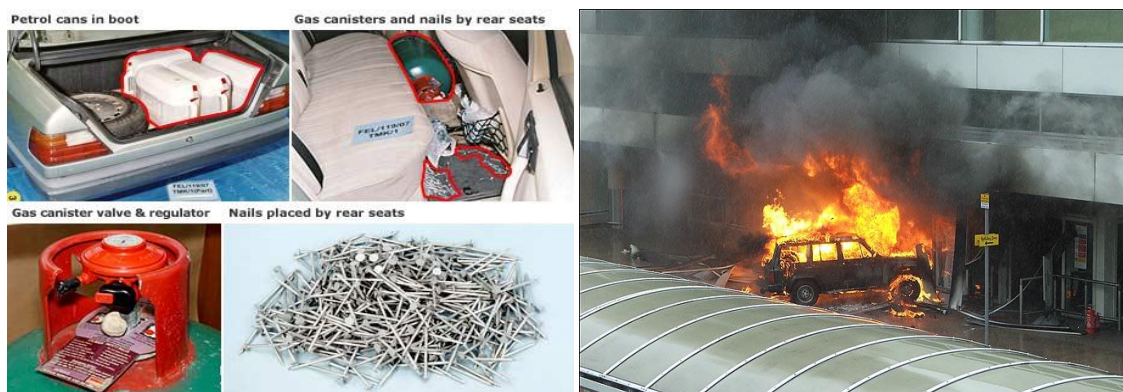


Figura 6: Engenho inativado em Londres. Fonte: *Dailymail*, 2007.³⁵

Figura 7: Viatura em chamas em Glasgow. Fonte: IRDC, 2007.³⁶

³³ Cf. <http://channel.nationalgeographic.com/remembering-911/videos/liquid-bomb-plot/>, consultado em 2 de maio de 2016

³⁴ Retirado de http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2010/07/08/article-1293128-0A5E39CA000005DC-945_634x317.jpg, a 2 de maio de 2016

³⁵ Retirado de http://news.bbc.co.uk/nol/shared/bsp/hi/dhtml_slides/08/glasgow_bombing/img/slide4.jpg, a 2 de maio de 2016

³⁶ Retirado de <http://www.irdc.ir/UserUpload/Image/car%20bo%200005.jpg>, a 02 maio de 2016

Pelas 15:11 do dia 30 de junho de 2007, dois homens num *Jeep* dirigiram o mesmo contra o terminal do aeroporto de *Glasgow* com o intuito de o fazer explodir. O veículo, carregado de botijas de gás propano e regado com gasolina, dirigiu-se em chamas para o terminal. A pronta intervenção da polícia e de populares resultou na detenção dos indivíduos e evitou danos maiores. Deste episódio resultaram um morto e cinco feridos. Este atentado faz parte de um outro com duas viaturas contendo engenhos semelhantes descobertas em Londres a 29 de junho, tendo os engenhos sido atempadamente inativados pela polícia³⁷. Ainda que não possua extrema relevância por si só, demonstra uma tendência no ataque a *soft targets*, possuindo similitudes aos atentados de Bruxelas (2016), onde o ataque simultâneo a vários alvos mais vulneráveis incluiu o ataque a aeroportos³⁸.

3.1.7. O Atentado do *Underwear Bomber*

No dia 25 de dezembro de 2009, *Abdulmutallab*, viajou para Amsterdão com origem no Gana, onde após uma escala, embarcou no voo 253 da *Northwest Airlines* transportando cerca de 300 pessoas com destino a *Detroit*. Quando se aproximava do destino, *Abdulmutallab* dirigiu-se à casa de banho onde preparou um engenho explosivo para ser detonado no lugar onde estava sentado. Ao iniciar o engenho, o mesmo incendiou-se e não detonou.



Figura 8: Fotogramas da roupa interior com o engenho explosivo utilizado pelo *Underwear Bomber*. Fonte: *Michigan Live*, 2011.³⁹

³⁷ Cf. http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/7772925.stm, consultado em 5 de junho de 2016
<http://www.nytimes.com/2007/07/03/world/europe/03iht-britain.5.6476485.html>, consultado em 5 de junho de 2016

³⁸ Atendendo a que nestes dois atentados a escolha de alvos simultâneos contemplou um *soft target* aeroportuário, parece-nos poder existir um padrão de atuação a considerar.

³⁹ Retirado de http://www.mlive.com/news/detroit/index.ssf/2011/09/accused_underwear_bomber_does.html, em 06 de junho de 2016

Os passageiros e as assistentes de bordo subjugaram o bombista suicida e apagaram o fogo. As investigações subsequentes revelaram que *Abdulmutallab* tinha cozido o produto explosivo na roupa interior e que, o engenho incendiou e não detonou porque o composto explosivo deteriorou-se pelo uso contínuo durante duas semanas da roupa interior⁴⁰. Este atentado demonstrou a existência de vulnerabilidades no rastreio de passageiros, obrigando a que se revissem os protocolos existentes.

3.1.8. Os Atentados a Aeronaves de Carga

No dia 29 de outubro de 2010, após informações dos serviços de inteligência sauditas de que existiriam engenhos explosivos a bordo de aeronaves de carga introduzidos em cartuchos de tinta de impressora, a polícia encontrou o engenho dentro do porão de uma aeronave de carga da UPS que voaria com destino aos EUA. O segundo engenho foi descoberto dentro de uma aeronave da FedEx no Dubai que iria voar com destino aos EUA.



Os atentados em causa, impedidos em tempo útil devido à troca de informações de serviços de inteligência, desencadearam alterações de procedimentos no âmbito da carga aérea.

Figura 9: Fotograma do engenho explosivo dissimulado no tinteiro de uma impressora.

Fonte: *The Telegraph*, 2010.⁴¹

⁴⁰ Cf. <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2705644/Underpants-bomber-failed-mission-blow-airliner-wore-pair-underwear-two-weeks.html> e <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/al-qaeda/10989843/Underwear-bomber-plot-failed-because-he-wore-same-pants-for-two-weeks.html>, consultados em 06 de junho de 2016

⁴¹ Retirado de <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/terrorism-in-the-uk/8124226/Cargo-plane-bomb-plot-ink-cartridge-bomb-timed-to-blow-up-over-US.html>, em 26 de maio de 2016

3.1.9. Os Atentados de Bruxelas

A Bélgica, considerada como um centro estratégico e diplomático da União Europeia, bem como da NATO, foi alvo muito recentemente de uma série de atentados terroristas que muito abalou a Europa e o mundo. A 22 de março de 2016, no espaço de pouco mais de uma hora, Bruxelas assistiu a concretização com êxito de dois atentados terroristas desencadeados pelo auto proclamado Estado Islâmico. Eram cerca das 08:00 quando, no terminal 3 do aeroporto de *Zaventem*, junto dos balcões de *check-in* nºs 3 e 11, dois irmãos desencadearam um ataque suicida, detonando dois engenhos explosivos dissimulados nas suas malas. Os engenhos, de modo a se tornarem mais letais, foram adicionados com metralha⁴², aumentando a projeção de estilhaços e assim, o número de vítimas. Este atentado provocou a morte a 14 pessoas e ferimentos em outras 81.

Posteriormente foram encontrados um cinto de explosivos e uma arma de guerra automática AK-47 em local próximo da área onde ocorreram os rebentamentos, sendo certa a participação de um terceiro elemento que não concretizou o seu ataque.

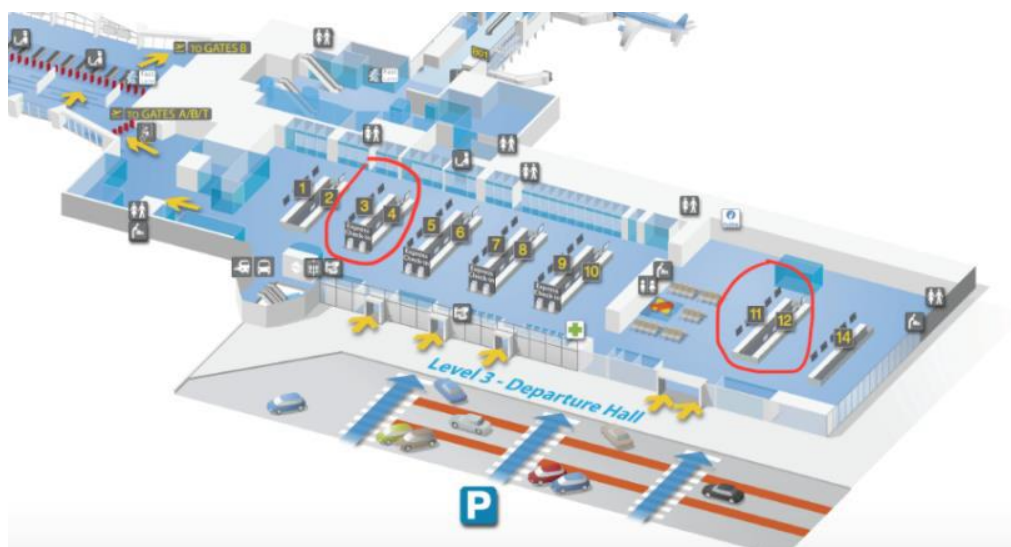


Figura 10: Representação dos locais onde detonaram os engenhos explosivos. Fonte: ICT, 2006.⁴³

⁴² Neste caso específico, adicionaram parafusos metálicos que, com a explosão, atuam como fragmentos metálicos altamente letais

⁴³ Retirado de <https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-Brussels-Attacks-Mar-16.pdf>, em 06 de junho de 2016

Pouco passavam das 09:20 quando novo rebentamento ocorre dentro de uma carruagem na estação de metro de *Maelbeek*, estação próxima do Parlamento da União Europeia, causando a morte a 16 pessoas e ferimentos em mais de 100.

Após os atentados de Bruxelas, desencadeou-se uma desenfreada perseguição a supostos cúmplices entre diversos países europeus, pondo em alerta as forças e serviços de segurança de vários países do velho continente. Estes ataques tornaram-se relevantes porque, por um lado, congregaram toda uma mística religiosa e de preparação da ação terrorista, trazendo a público conhecimento das alterações de comportamentos e de recrutamento de terroristas entre cidadãos com nacionalidade europeia e por outro lado, por vincarem a tendência já verificada de preferência por *soft targets* após os atentados de Paris de 13 de novembro de 2015.

Os atentados desencadeados em *Zaventem* provocaram o fecho do aeroporto por mais de um mês, sendo que as operações aeroportuárias retornaram aos 100% apenas a 2 de junho⁴⁴.

Estes atentados não originaram, para já, alterações legislativas nem alterações ao nível de alerta. No entanto, em Portugal a PSP aumentou o policiamento nos aeroportos através de um policiamento mais visível e de elevada capacidade reativa em caso de ataque terrorista.

⁴⁴ Cf. <http://www.brusselsairport.be/en/mediaroom/news/>, consultado em 06 de junho de 2016

CAPÍTULO IV

O PARADIGMA DAS AMEAÇAS NOS AEROPORTOS

4.1. O PARADIGMA DAS AMEAÇAS NOS AEROPORTOS

Embora tenha variado ao longo das épocas, a escolha do alvo está bem longe de ser um acaso. Tem-se assistido a uma mudança radical na escolha dos alvos entre grupos terroristas de motivação política para os grupos de motivação religiosa. Os primeiros optavam primordialmente por alvos políticos de relevo ou que garantissem grande visibilidade mediática. Ou seja, que permitissem a máxima atenção mediática conjugada com o mínimo número de vítimas. Daí se entenda os frequentes pré-avisos na colocação dos engenhos explosivos em tempo oportuno à evacuação das zonas onde estes se encontravam.

Com o passar das décadas e com evoluir dos atentados com fundamentação religiosa, mantendo-se sempre o desejo de forte exposição mediática, os ataques têm resultado num cada vez maior número de vítimas civis. Embora este tipo de atentados seja comum há já várias décadas no Médio Oriente, não o eram no Ocidente, demarcando-se como grande ponto de viragem o 11 de setembro de 2001. Ademais, hoje, a sobrevivência do perpetrador não é um fator a considerar, resultando em que, alvos que percecionávamos como seguros, já não o serem. Os aeroportos congregam importantes vértices políticos, económicos, sociais e tecnológicos, configurando-se como centros fundamentais de negócios; *hub`s* aéreos indispensáveis à mobilidade e infraestruturas estatais críticas e sensíveis.

É através desta conjugação analítica que os aeroportos entram invariavelmente na matriz de análise de alvos por parte dos terroristas.

Não obstante o ora descrito, as mutações e flutuações económicas, sociais, e políticas reorientam tendências tidas por certas até então. A juntar e a conjugar em associação direta às variáveis anteriores estão as alterações

infraestruturais dos aeroportos⁴⁵. Criam-se novas vulnerabilidades, quer pelo seu surgimento, quer por um “despertar” de interesse sobre vulnerabilidades já existentes mas não apetrechadas até então.

Por outro lado, a facilidade de navegação e comunicação pela internet⁴⁶ e o surgimento de novas tecnologias tem potenciado a criação de novas armas e a adoção de novos *modus operandi*, abrindo brechas securitárias inexistentes até então⁴⁷.

A segurança da aviação civil será tão forte quanto o seu elo mais fraco (Thomas, 2003, p.131). Neste prisma, as medidas de segurança da aviação civil ao longo da sua história, têm surgido na forma de medidas corretivas a vulnerabilidades que surgiram ou foram exploradas anteriormente. Resultado destas medidas são as constantes alterações legislativas e de regulamentação aeroportuária, as quais materializam-se nas *layers* e nos procedimentos de segurança, criando regras cada vez mais exigentes para o acesso às áreas restritas e às aeronaves.

Atendendo à plêiade de *stakeholders* na aviação civil, a implementação de medidas de segurança tem custos diretos e indiretos. Daqui resulta que a análise do risco seja fundamental e tenha peso “de qualidade” na implementação dessas medidas. Senão vejamos: a aviação civil é um negócio e, como tal, visa o lucro. A segurança da aviação civil é uma das variáveis inevitáveis para que se mantenha o lucro do negócio. Se ela não fosse necessária simplesmente não existiria.

Falarmos de “risco” é falarmos do efeito da incerteza nos objetivos⁴⁸. O risco combina as variáveis “ameaça”, “vulnerabilidade” e “impacto”⁴⁹, conjugando-

⁴⁵ Quer resultem de alterações no *layout* do aeroporto ou advenham de alterações nos procedimentos e controlos de segurança resultantes (ou não) de alterações regulamentares ou legislativas.

⁴⁶ Segundo Juan Zarate (2010) cf. BBC (*How safe are our skies – Detroit Flight 253*), a Al Qaeda, por via da internet, consegue estar atualizada sobre o que os seus alvos estão a fazer para impedi-los.

⁴⁷ Neste contexto e como mero exemplo, será de referir a facilidade de aquisição de compostos comuns que combinados, conferem a esses produtos características explosivas e o surgimento de aparelhos com grande potencial de interesse para o planeamento ou mesmo para a execução de atentados (como o são os drones).

⁴⁸ Cf. Norma ISO 31000/2009.

⁴⁹ “Ameaça” é a probabilidade de uma pessoa ou grupo tentar uma ação adversária; “vulnerabilidade” a probabilidade do adversário não ser detetado e impedido pelos elementos de segurança e o “impacto” o pior cenário de consequências em caso de um ataque bem-sucedido (Calemyn, Veyt, Roelandt, Morren, 2014, p.9, tradução nossa).

se na seguinte fórmula: risco = ameaça x vulnerabilidades x impacto. O paradigma da análise do risco nos aeroportos surge neste contexto e na premissa de que, até que ponto é aceitável, sabendo-se existir o potencial da ameaça, conhecendo-se o impacto que ela poderá causar⁵⁰, manter-se a vulnerabilidade (Calemyn, Veyt, Roelandt, Morren, 2014, p.9, tradução nossa).

Nesta senda, William Webster (2002, *apud* Hesterman, 2014, p.175) antigo diretor do FBI acrescenta que a segurança é sempre tida como excessiva até ao dia em que não foi suficiente.

O terrorista primeiro faz uma análise de risco, ponderando os benefícios que terá da execução do ataque a um determinado alvo, contrapondo o custo de recursos a empenhar e a probabilidade de sucesso⁵¹. Ele explora as vulnerabilidades dos alvos e, à exceção dos suicidas, com o mínimo de risco (Lima, 2009, p.14). Neste aspeto, os terminais aeroportuários são dos sítios mais apinhados no planeta e, como tal, obviamente vulneráveis a terroristas, criminosos e a passageiros desordeiros (Thomas, 2003, p.161).

Do ponto de vista aeroportuário, quanto à existência de controlo de acesso⁵², podemos classificar as áreas existentes como públicas (não restritas), reservadas ou restritas, sendo que, cada uma delas possui a sua especificidade em termos da adoção (ou não) de controlos de segurança⁵³.

Neste plano, a existência de controlos de segurança faz variar o que comumente se denomina de *soft* ou *hard target*.

⁵⁰ Sendo a fórmula apresentada pela Airpol, não é isenta de reparos. Neste âmbito Fernandes (2014, pp.18-25) apresenta uma fórmula de análise de grande interesse para a vertente policial.

⁵¹ Na vertente da segurança da aviação civil, o objetivo da análise de risco será determinar a probabilidade dos potenciais riscos com o intuito de integrar, de modo razoável, métodos e táticas de segurança eficazes com vista a neutralização desses riscos (Thomas, 2003, p.133)

⁵² A aplicação de meios suscetíveis de impedir a entrada de pessoas e/ou veículos não autorizados (Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

⁵³ A aplicação de meios suscetíveis de impedir a introdução de artigos proibidos (conforme Regulamento CE nº300/2008, de 11 de março).

4.2. **SOFT TARGETS**

De acordo com o dicionário de *Cambridge soft target* é algo fácil de atacar ou de tirar vantagem (tradução nossa) ⁵⁴. Já o dicionário essencial de *Oxford* das forças militares americanas define *soft target* como uma pessoa ou coisa relativamente desprotegida ou vulnerável, em especial a ataque militares ou terroristas (tradução nossa) ⁵⁵. Para Hesterman (2014), *soft target* é um local tipicamente não fortificado, vulnerável, desprotegido ou indefeso.

A Airpol, embora apresente a definição de *Oxford*, considera os *soft targets* como riscos de segurança dentro e à volta de um aeroporto que possua aviação comercial. São situações de vulnerabilidade num determinado ambiente onde a sociedade tende a ser um alvo fácil para um presumível agressor (*Calemyn, Veyt, Roelandt, Morren*, 2014, p.5, tradução nossa). Apresentam-se como locais de grande aglomeração de pessoas⁵⁶. No ambiente aeroportuário, podemos afirmar que *soft targets* serão todos os locais dentro e fora de um aeroporto que estejam relativamente desprotegidos, ou seja, que não possuam controlos de segurança. São os locais onde facilmente se conseguirá introduzir um qualquer engenho explosivo ou arma de fogo sem ser detetado. Exemplos são as áreas públicas e reservadas de um aeroporto: parques de estacionamento, terminais de partida e chegada, áreas de vendas e escritórios de lojas, *handling* e companhias aéreas.

4.3. **HARD TARGETS**

Procurando uma definição de *hard target*, o dicionário essencial de *Oxford* das forças militares americanas define-o como sendo qualquer estrutura militar significativa que tenha sido fortificada com camadas de betão, aço, terra, etc.,

⁵⁴ Cf. <http://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/soft-target>, consultado em 4 de junho de 2016

⁵⁵ Cf. <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100516321?rskey=482vpF&result=10>, consultado em 4 de junho de 2016

⁵⁶ A título de exemplo, apontamos como *soft targets* comuns na sociedade hospitais, escolas, monumentos, estádios, hotéis, centros culturais, teatros, restaurantes e cafés, estabelecimentos de diversão noturna, terminais de transportes públicos, centros comerciais, etc.

para proteção contra os efeitos da detonação de armas convencionais ou nucleares (tradução nossa)⁵⁷.

Contrastam com os *soft target* por possuírem restrições de acesso ao público e por existirem controlos de segurança que funcionam como contra medidas de segurança suficientemente capazes de assegurarem uma proteção eficaz contra um ataque⁵⁸. Por outras palavras, existe uma grande probabilidade de uma tentativa de ataque ser detetada e impedida com o uso de força letal se necessário.

Poderemos apontar como exemplo deste tipo alvos as áreas dos aeroportos que possuam controlos de segurança para o seu acesso ou que possuam métodos de deteção de intrusão de pessoas ou artigos considerados proibidos.

Ainda que as definições anteriormente apresentadas sejam consensuais, determinar um alvo como *soft* ou *hard* já não será assim tão estanque. Dependerá sempre se estará (ou não) abrangido por medidas de segurança capazes de assegurar uma proteção eficaz contra um ataque⁵⁹.

⁵⁷ Cf. <http://oxfordindex.oup.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095920743>, consultado em 04 de junho de 2016

⁵⁸ Como exemplo teremos as instalações militares e policiais, embaixadas, entidades com segurança pessoal, etc.

⁵⁹ Um determinado alvo poderá hoje ser considerado *soft target* e amanhã (por ter sido “fortificado”) *hard target*. Por outro lado, um determinado local ou área aeroportuária pode ser classificado como *soft target* em Portugal e *hard target* em Israel

CAPÍTULO V

O PARADIGMA DAS AMEAÇAS NOS AEROPORTOS

5.1. LAYERS DE SEGURANÇA NOS AEROPORTOS

As designadas *layers*⁶⁰ de segurança são plenamente representativas das medidas de segurança implementadas na aviação civil. Normalmente representadas de modo gráfico, demonstram os protocolos de segurança existentes desde a proteção do perímetro aeroportuário até à segurança do *cockpit*, auxiliando deste modo na perceção da complexidade da segurança da aviação civil.



No quadro apresentado é possível, de modo simples e intuitivo, verificar as muitas camadas de segurança com o objetivo de proteção das várias áreas protegidas no mundo aeroportuário. São camadas que se complementam e englobam o cumprimento de medidas e procedimentos de segurança consagrados na regulamentação da aviação civil.

Figura 11: Representação das *layers* de segurança da aviação civil. Fonte: *Homeland Security Research*.⁶¹

No entanto, embora o quadro anterior seja esclarecedor quanto aos anéis de segurança existentes na aviação civil, consideramos pertinente a apresentação de novo quadro, desta feita, representativo dos anéis de segurança existentes nos aeroportos.

⁶⁰ Também designadas por camadas ou anéis de segurança

⁶¹ Retirado de *Homeland Security Research* (adaptado) <http://homelandsecurityresearch.com/2015/03/European-Airport-Security-Technologies-Industry-and-Markets-2015-2020>, em 06 de junho de 2016

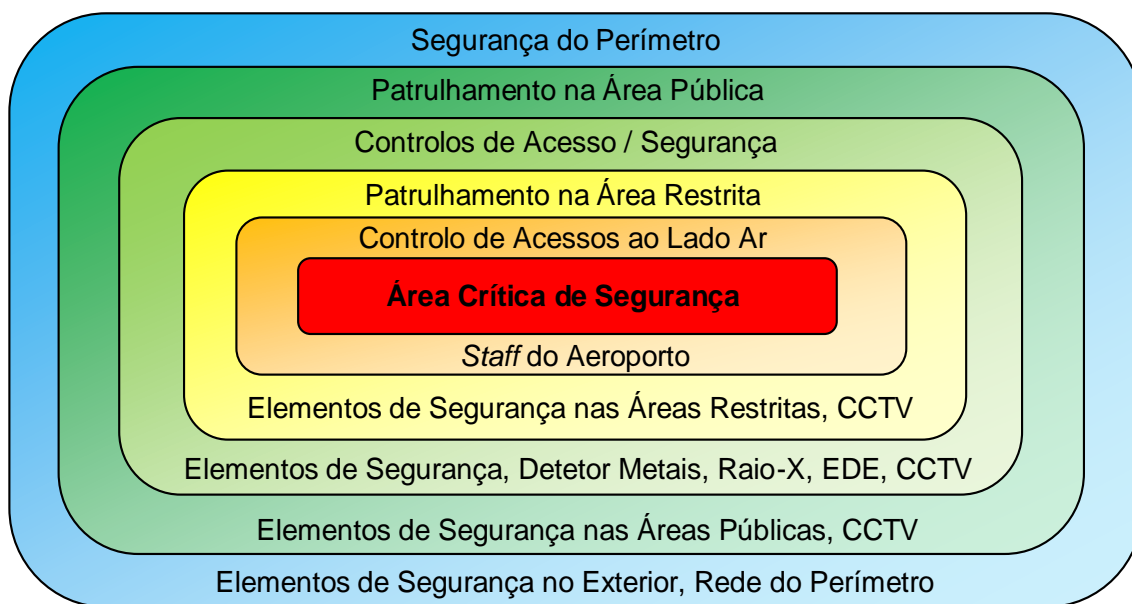


Figura 12: Layers de segurança características dos aeroportos em Portugal. Fonte: Elaboração própria.

Em geral, os anéis de segurança num aeroporto iniciam-se com a segurança do perímetro aeroportuário e das infraestruturas anexas a estas pertencentes (parques de estacionamento, edifícios aeroportuários contíguos aos terminais, rede de contenção e segurança). O segundo anel engloba as medidas de segurança existentes nas áreas públicas dos terminais aeroportuários (pontos de acesso aos terminais, *check-in*, áreas públicas e reservadas⁶² dos terminais). No terceiro anel insere-se numa zona de passagem entre as áreas não reservadas para as áreas restritas, ou seja, os locais de controlos de acesso e de segurança.

Já o quarto anel engloba as medidas de segurança existentes nas áreas restritas de um aeroporto (lojas francas, salas de espera, *lounges*, etc.). O quinto anel, tal como o terceiro, representa uma área de passagem, desta feita entre o Lado Terra e o Lado Ar, normalmente operacionalizada por elementos de

⁶² Consideramos as áreas reservadas como áreas pertencentes a este anel de segurança porque em regra, em Portugal, estas áreas não possuem qualquer medida adicional de proteção, exceto o acesso ser reservado. Neste prisma, o fato do próprio acesso ser reservado, não implica *per si* a existência sequer de controlo eficaz de acesso, variando de local para local. A título de exemplo, o acesso aos escritórios das companhias e das entidades gestoras dos aeroportos são de acesso reservado. No entanto, em muitos destes locais não existe qualquer controlo de acesso exceto sinalização a alertar para o fato. Por outro lado, o acesso ao terminal de recolha de bagagem exige um controlo de acessos. Mas, neste caso, não existe controlo de segurança, sendo suficiente a presumível necessidade de aceder (e. g. esquecimento ou dano em bagagem)

segurança e *staff* das companhias aéreas do *handling*. A área crítica de segurança é representada pelo sexto e último anel de segurança nos aeroportos. A designada área crítica incorpora a área mais sensível de um aeroporto, fazendo dela parte as aeronaves e toda a área de movimentos.

5.2. AS MEDIDAS DE SEGURANÇA COMO POTENCIADORAS DA CRIAÇÃO DE NOVOS ALVOS

Com o surgimento de uma ameaça real ou de um ataque são em regra adotadas medidas corretivas de modo a prevenir que essas ameaças ou ataque possam ser executados com sucesso. Tem sido esta, genericamente, a forma de implementação dos protocolos de atuação e da implementação de sistemas de segurança nos aeroportos.

A questão que se tem levantado é a de que, até que ponto, o endurecimento de certos alvos não criará outros completamente indefesos e de maior relevância e impacto?

Com os recentes atentados em Bruxelas e, especificamente no aeroporto de *Zaventem*, intensificou-se o debate sobre a implementação de controlos de acesso e/ou de segurança à entrada dos terminais aeroportuários. O surgimento deste novo anel de segurança, transformando os terminais aeroportuários em *hard targets*, será (provavelmente) eficaz contra ataque efetuados com engenhos explosivos ou armas. Mas, será que esta solução não deslocará o problema para os pontos de acesso aos terminais?

O aumento das restrições de objetos nas áreas restritas e, consequentemente nas aeronaves, fez aumentar o número de passageiros nos controlos de segurança, criando gigantescos aglomerados de pessoas que anteriormente não existiam. Esta é já uma preocupação nos aeroportos americanos que, em épocas de grande tráfego, verificam filas de horas para submissão ao controlo de segurança⁶³.

⁶³ Cf. <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3612688/TSA-lines-Memorial-Day-weekend-braces-record-numbers.html>, consultado em 05 de junho de 2016

Ora, verificando-se uma tendência cada vez maior para a escolha de *soft targets* em detrimento de *hard targets*, é imprescindível que se analisem as consequências da fortificação dos alvos e da sua influência na geração ou na seleção de um alvo mais acessível com impacto paralelo ou superior.

Segundo *Wilkinson e Jenkins* (1999, p.28), o Poder Executivo raramente implementa medidas preventivas que antecipem futuros ataques terroristas. Ainda que os Estados estejam quase sempre vulneráveis e sejam forçados por este tipo de ataques a assumir posições reativas, raramente “aprendem” as lições de proatividade de Estados vizinhos que lidam quotidianamente com a ação terrorista.

Por outro lado *Chertoff* (2011) afirma que, “infelizmente, a história destes grupos indica que, quando falham, tentam uma e outra vez. Receio que tenhamos de nos preocupar com esforços repetidos para atacar os sistemas da aviação, e outros sistemas também, durante o futuro próximo.”⁶⁴ (tradução nossa).

Com a tabela seguinte pretendemos sistematizar a influência dos atentados sucintamente referidos no Capítulo III, com o intuito de facilmente se perceber a evolução das medidas corretivas e a sua origem.

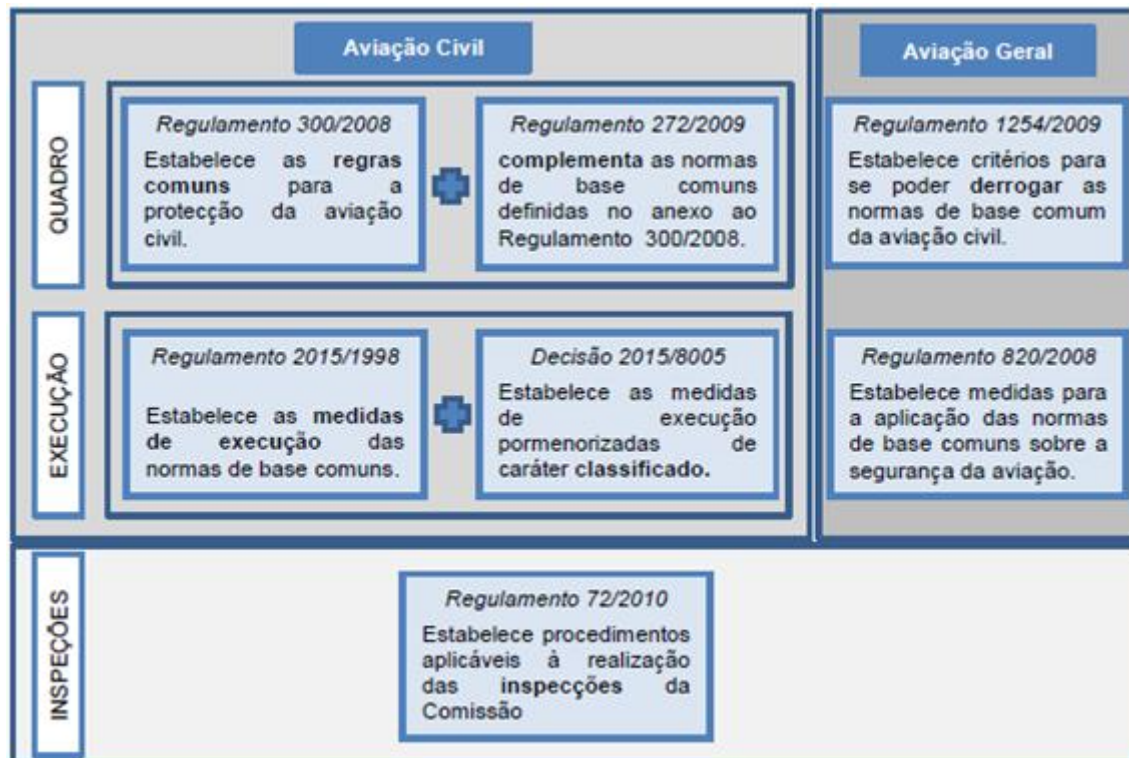
⁶⁴ Cf. <http://channel.nationalgeographic.com/remembering-911/videos/liquid-bomb-plot/>, consultado em 2 de maio de 2016

O Paradigma das Ameaças nos Aeroportos

DATA	IDENTIFICAÇÃO	OCORRÊNCIA	ALTERAÇÃO NOS PROCEDIMENTOS AEROPORTUÁRIOS	ALTERAÇÃO NO ACERVO LEGISLATIVO
1988-12-21	Atentado de <i>Lockerbie</i>	Bagagem não acompanhada	Obrigações de reconciliação de bagagem com o passageiro	Atualmente no Capítulo 5 do Regulamento de Execução, com requisito específico sobre reconciliação de bagagem de porão.
1994-12-11	Atentado <i>Air Philippine</i>	Bagagem não reconciliada	Obrigações de verificação de segurança da cabine, retirando bagagem não acompanhada	Atualmente no Capítulo 3 do Regulamento de Execução, com requisito específico sobre verificação de segurança da aeronave, após o desembarque dos passageiros e em escala (com a permanência de passageiros a bordo).
2001-09-11	Atentados nos EUA	Uso de artigos permitidos como armas	Surgimento de lista de artigos proibidos	Atualmente no Apêndice 4-A, Capítulo 4 do Regulamento de Execução, relativo à lista de artigos proibidos para transporte como bagagem de cabina.
2001-12-22	<i>Shoe Bomber</i>	Uso de explosivos em calçado	Adoção de novas metodologias de rastreio ao nível do calçado	Atualmente no Capítulo 12 do Regulamento de Execução que permite a utilização de equipamento de rastreio de calçado para detecção de explosivos
2006-08-09	Atentados bomba líquida	Uso de explosivos líquidos	Restrição de transporte de líquidos e adoção de novos equipamentos de rastreio	Atualmente no Capítulo 4 do Regulamento de Execução com requisito específico sobre restrição de líquidos para transporte na bagagem de cabina. Os LAG podem ser transportados na bagagem de cabina em sacos transparentes com capacidade não superior a 1 litro e os recipientes individuais não podem ultrapassar os 100 ml. Os LAG transportados nestes limites estão dispensados de rastreio por equipamento de SDEL mas têm de ser rastreados por equipamento de raio-X. O transporte de LAG é uma restrição e não uma proibição.
2009-12-25	<i>Underwear Bomber</i>	Uso de explosivos na roupa interior	Adoção de equipamentos de rastreio mais eficazes (<i>body scanners</i>)	Atualmente no Capítulo 12 do regulamento de execução que permite a utilização e <i>scanners</i> de segurança não ionizantes.
2010-10-29	Atentados em carga aérea	Disfarce de explosivos em tinteiros	Adoção de lista de países de risco na Carga Aérea com obrigatoriedade de rastreio	Atualmente no Capítulo 6 do regulamento de execução com requisito específico de carga e correio de alto risco (CCAR) e aprovação ACC3 (transportadores aéreas que transportam carga e correio de países terceiros cujas medidas de segurança não são reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns), e criação de listas verde, branca e vermelha para países terceiros, com base numa avaliação de risco.
2016-03-22	Atentados em Bruxelas	Atentados em <i>soft targets</i>	Possível implementação de novas <i>layers</i> ou medidas de segurança nos aeroportos	Recente alteração ao Anexo 17 da ICAO relativamente ao <i>upgrade</i> da prática recomendada sobre <i>landside security</i> para norma (cumprimento obrigatório).
			Nota: Regulamento	Exec. (EU) 2015/1998 da comissão de 5 de novembro

Quadro 1: Tabela representativa das principais medidas corretivas resultantes de atentados. Fonte: Elaboração própria.

Complementarmente e de modo a melhor perceber o atual quadro regulamentar europeu da segurança da aviação civil, apresentamos o quadro seguinte:



Fonte: Oliveira, M.N., 2016, p.10.⁶⁵

Quadro 2: Estrutura legislativa europeia da segurança da aviação civil e geral.

⁶⁵ In A Legislação Europeia no âmbito da Segurança da Aviação Civil.

PARTE II

ESTUDO EXPLORATÓRIO

CAPÍTULO VI

METODOLOGIA DA PARTE PRÁTICA

6.1. INTRODUÇÃO

Considerando a problemática da investigação e o objetivo geral do presente estudo, procedeu-se à análise dos atentados terroristas e dos atos de interferência ilícita de relevo registados nos aeroportos. Deste modo, pretende-se agregar dados suficientemente fidedignos que permitam efetuar uma análise estatística que permita observar padrões e tendência.

6.2. METODOLOGIA

Através da pesquisa em fontes abertas, pretendeu-se a recolha de dados que, após trabalhados, possam ser utilizados na construção de uma matriz comparativa⁶⁶. Da informação recolhida foram considerados elegíveis dados de 56 incidentes de segurança. Não foram considerados dados recolhidos de incidentes ocorridos em cenário de guerra, declarada ou explícita. De modo a melhor caracterizar o incidente, foram os mesmos divididos em atentados terroristas e outros atos ilícitos de relevo, considerando-se para estes últimos a similitude no *modus operandi*. De referir que os atentados em fase de execução e impedidos atempadamente pelas forças e serviços de segurança, por uma questão metodológica, foram incluídos no grupo de atentados terroristas. Concomitantemente não foram considerados incidentes cujos dados não pudessem ser verificados por outra fonte aberta ou cuja informação específica fosse escassa.

Elaborada a matriz comparativa, procedeu-se ao tratamento estatístico da informação recolhida.

⁶⁶ Vide Apêndice 2

CAPÍTULO VII

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

7.1. ANÁLISE TEMPORAL DOS INCIDENTES

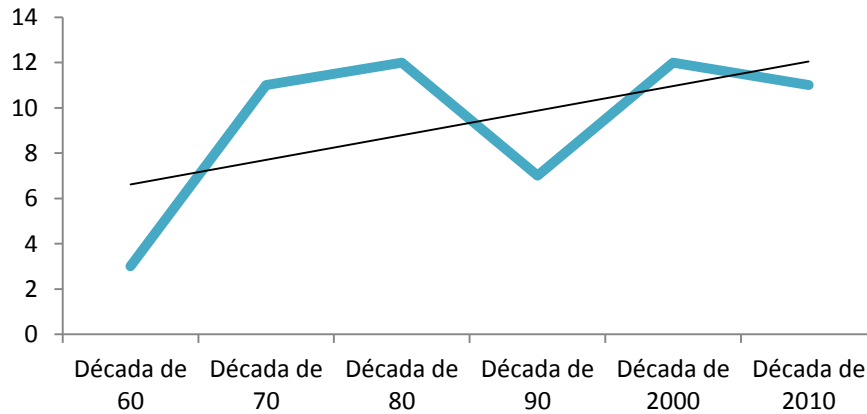


Gráfico 1: Distribuição do número de incidentes por décadas.

Se efetuarmos uma análise das cinco décadas estudadas, é evidente a tendência de subida do número de atentados, tendo a década de 2000 encerrado com tantos atentados como a década de 80. Ainda que estejamos praticamente a meio da década de 2010, existe já o registo de 92% do número de atentados da década anterior, sendo enorme o potencial de aumento do número de atentados para presente década.

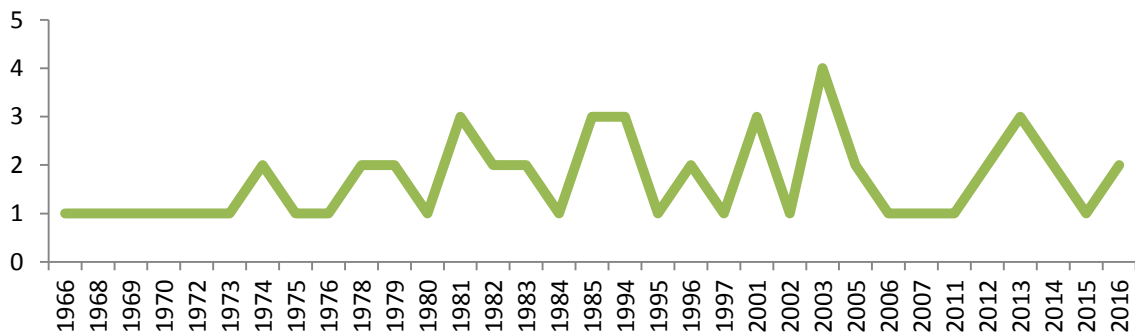


Gráfico 2: Distribuição do número de incidentes por ano.

Do presente gráfico conclui-se que a oscilação média de atentados em aeroportos por ano situa-se entre 1 e 3 atentados por ano, saindo do padrão apenas o ano de 2003, no qual se verificaram 4 atentados. Outra conclusão que se tira deste gráfico é o aumento da frequência com que ocorrem os atentados por anos, verificando-se que, na última década, ocorreram atentados em todos os anos exceto em 2010. Em média, desde a década de 80, verificaram-se 4 anos sem a ocorrência de atentados.

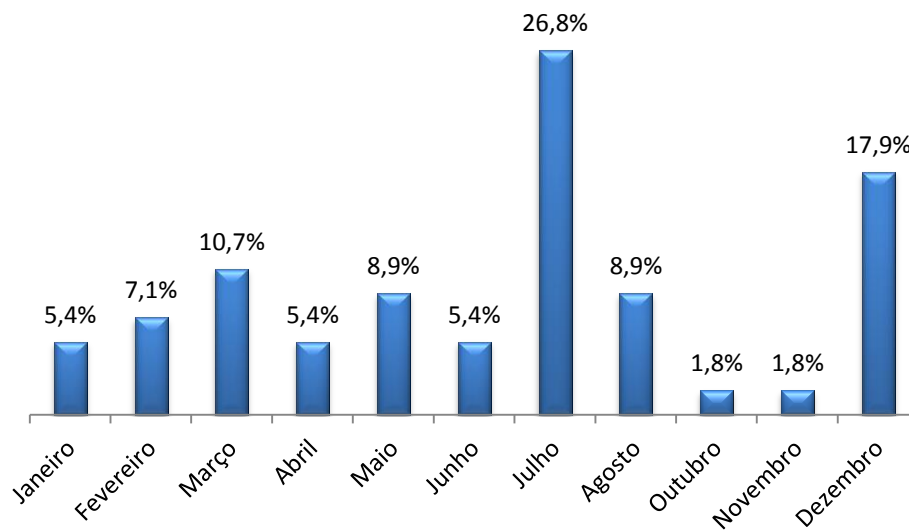


Gráfico 3: Distribuição do número de incidentes por mês.

Verificada a existência de algum padrão relativamente aos meses onde decorreram os incidentes, registaram-se incidentes em todos os meses do ano exceto em setembro. Em destaque aparece o mês de julho com 26,8% do total de incidentes, seguido pelo mês de dezembro com 17,9% e do mês de março com 10,7%. Julho e dezembro surgem como referência bem acima da média, demonstrando serem meses preferenciais para a execução de atentados.

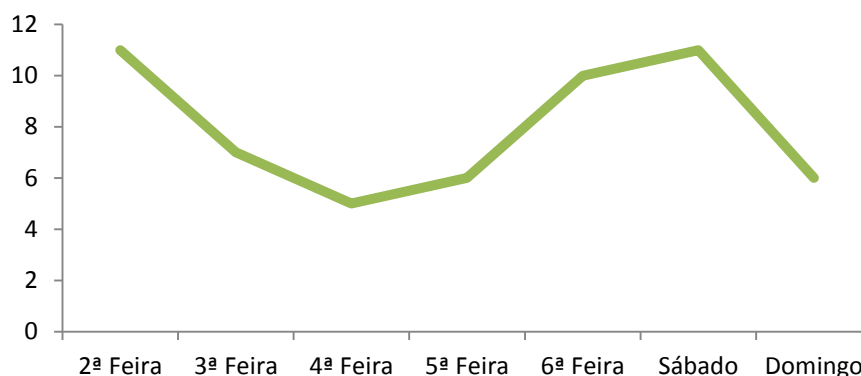


Gráfico 4: Distribuição do número de incidentes por dia da semana.

Delimitando mais a análise temporal, ao verificarmos os dias em que ocorreram os atentados, é possível verificar a existência de dias com forte demarcação, destacando-se largamente a 2ª feira, a 6ª feira e o sábado dos restantes dias.

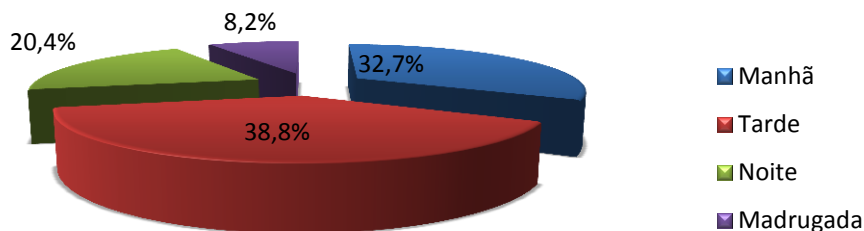


Gráfico 5: Distribuição de incidentes por turnos policiais.

Analisando o período horário em que ocorreram os incidentes, verificamos que 71,5% dos incidentes ocorrem em período diurno e 20,4% ao início da noite, sendo que 8,2% ocorreram pela madrugada. De referir que, de modo a melhor agregar os dados, fazendo-os corresponder à realidade da PSP foram

considerados os turnos policiais de 6 horas⁶⁷. Nesta variável, no que concerne à realidade portuguesa, o maior fluxo de movimento de passageiros nos aeroportos portugueses concentra-se entre as 07:00 e as 19:00 horas, coincidindo com o período de maior ocorrência de incidentes.⁶⁸

7.2. ANÁLISE ESPACIAL DOS INCIDENTES

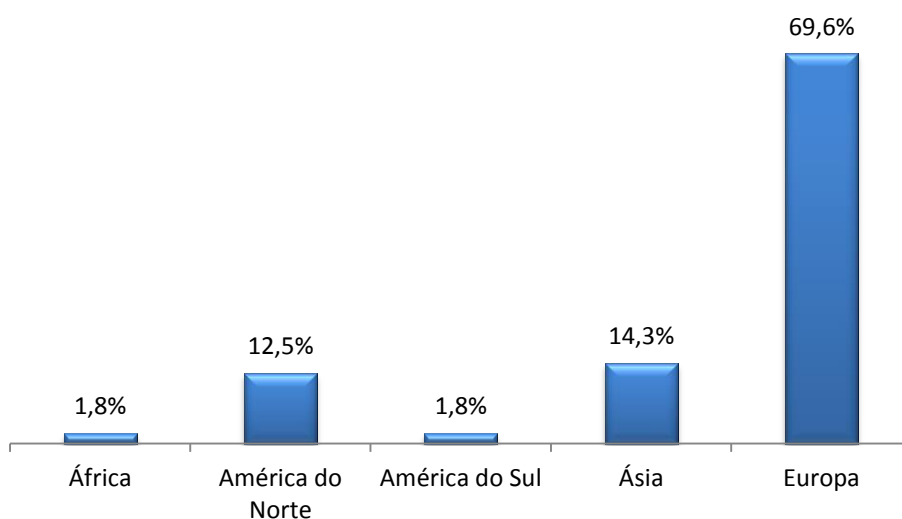


Gráfico 6: Distribuição do número de incidentes por Continente.

Verificada a distribuição de incidentes por continente, a Europa aparece bem destacada em relação aos restantes, englobando 69,6% do total. Já a América do Norte e a Ásia surgem com valores equiparados (12,5% e 14,3% respetivamente). África e a América do Sul sustentam um valor residual de 1,8% cada.

⁶⁷ A escala tradicional de referência considerada corresponde a: Manhã – 07h/13h; Tarde – 13h/19h; Noite – 19h/01; Madrugada – 01h/07h.

⁶⁸ Cf. Relatório Anual de Tráfego da ANA 2015

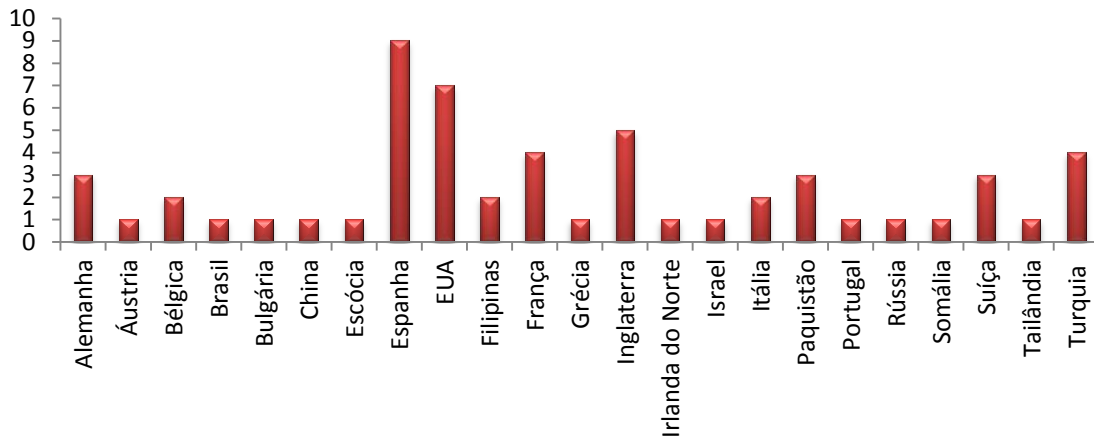


Gráfico 7: Distribuição do número de incidentes por país.

Numa análise mais aprofundada da concentração, por país, do maior número de incidentes, a Espanha e os EUA destacam-se largamente em relação aos restantes, somando 9 e 7 incidentes respetivamente, aparecendo em terceiro lugar a Inglaterra com 5 incidentes. Seguem-se a França e a Turquia com 4 incidentes registados, dispersando os restantes valores pelos remanescentes países.

7.3. ANÁLISE MOTIVACIONAL DOS INCIDENTES

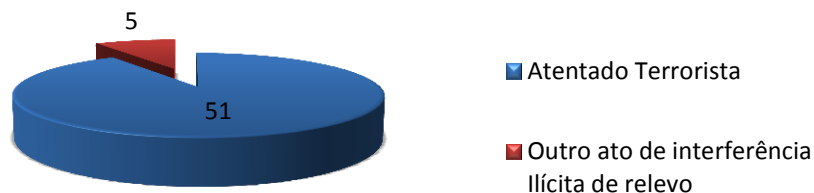


Gráfico 8: Distribuição de incidentes por tipologia.

Neste ponto, é bem perceptível a preponderância dos atentados terroristas em relação aos atos de interferência ilícita de relevo⁶⁹ assumindo uns expressivos 91,1% da quota total. O resultado ora verificado não surge como surpresa atendendo a que os dados históricos mostram que são as organizações terroristas as principais impulsionadoras de incidentes de caráter disruptivo contra a aviação civil.

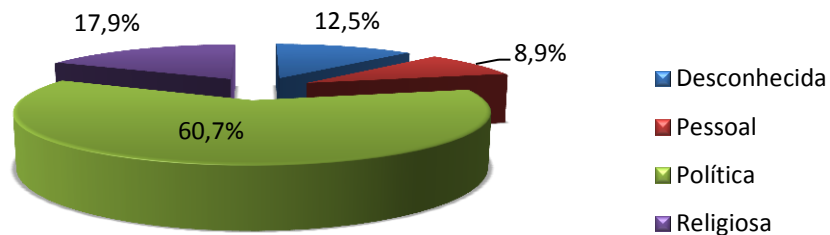


Gráfico 9: Distribuição de incidentes por tipo de motivação.

Fruto da grande presença da motivação política desde a década de 70 até à década de 2000, 61% dos incidentes recaem sobre ela. Com 18%, a motivação religiosa surge em segundo, sendo residual a presença da motivação pessoal. Salienta-se neste ponto a existência de uns expressivos 13% de motivação desconhecida, resultante de incidentes não reivindicados perpetrados com engenhos explosivos.

⁶⁹ Ainda que o atentado terrorista caiba na definição de ato de interferência ilícita, por possuir enquadramento legal específico e de modo a diferenciá-lo dos incidentes perpetrados por indivíduos ainda que com *modus operandi* semelhante, não pertencem a organizações terroristas, optou-se por diferenciar ambos, incluindo-se os atos terroristas sob a égide de atentado terrorista e os restantes incidentes sob o chapéu de ato de interferência ilícita.

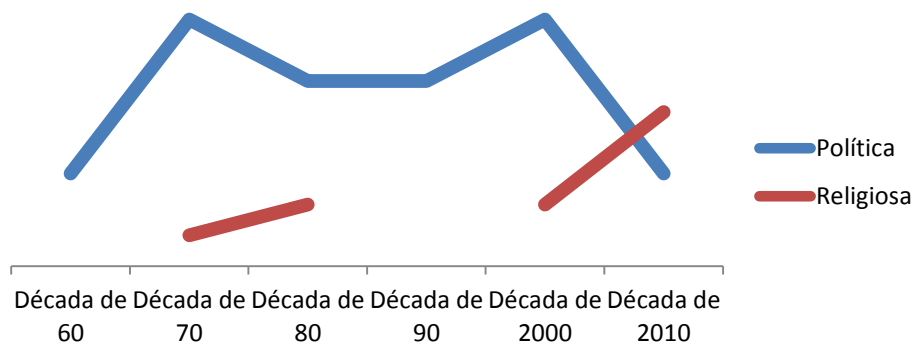


Gráfico 10: Distribuição da motivação por décadas.

Verificando a motivação e a sua evolução ao longo das décadas, ainda que a motivação política tenha mantido alguma estabilidade ao longo das décadas, a partir da década de 2000 tem vindo a decrescer fortemente. Já a motivação religiosa sofre o oposto, demonstrando uma forte tendência de subida desde a década de 2000, chegando a ultrapassar a motivação política nos primeiros anos da década de 2010. De referir que as tendências aqui verificadas confluem com a tendência geral em torno das motivações das organizações terroristas.

7.4. ANÁLISE DOS INCIDENTES NO ESPAÇO AEROPORTUÁRIO

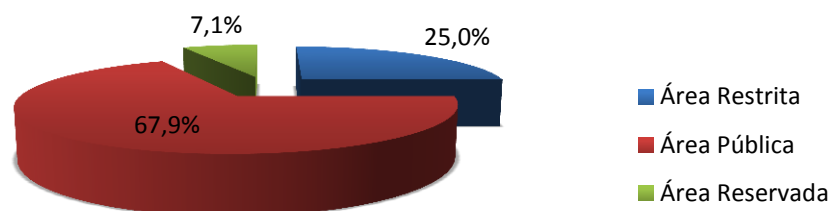


Gráfico 11: Distribuição de incidentes por área aeroportuária.

Encontrando-se as áreas aeroportuárias classificadas em públicas, reservadas e restritas, é nas primeiras que se observaram mais incidentes, com

uma cifra de 67,9% do total. Ora, atendendo á concentração de pessoas e á maior vulnerabilidade em termos de segurança, parece-nos perfeitamente compreensível estes números. Já as áreas restritas e reservadas incorporam 25% e 7,1% respetivamente.

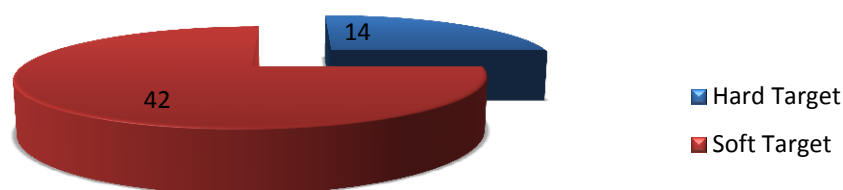


Gráfico 12: Distribuição de incidentes por tipologia de alvo.

Organizando as áreas por tipologia do alvo, é esmagadora a predominância dos incidentes nos *soft targets* com 75% do global. Para o efeito, considera-se o agrupamento das áreas públicas e reservadas⁷⁰ como *soft targets* e as áreas restritas como *hard targets*.

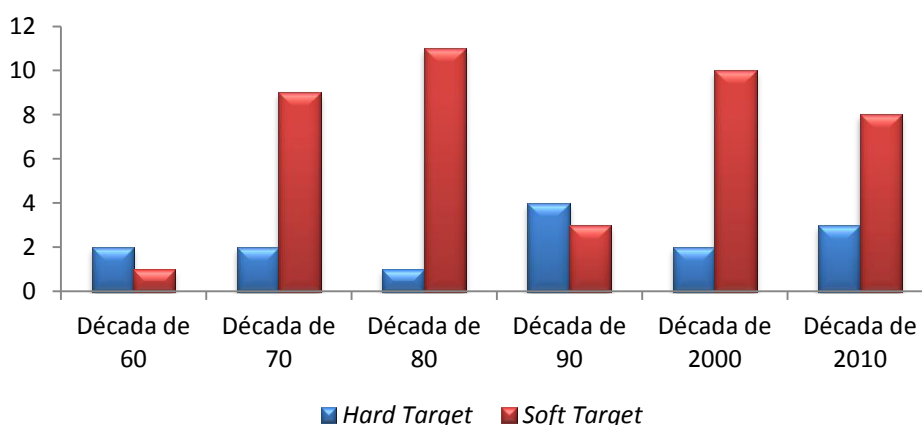


Gráfico 13: Distribuição de tipo de alvo por décadas.

⁷⁰ Tal como referido anteriormente, são assim agrupadas por, em Portugal, as áreas aeroportuárias reservadas não possuírem controlos de segurança e, em muitos casos, não possuírem sequer controlo de acessos.

Associando à tipologia de alvo a variável décadas, é possível concluir que, ainda que em duas décadas a prevalência dos incidentes em *hard targets* tenha sido ligeiramente maior, a tendência é a da escolha de *soft targets*.

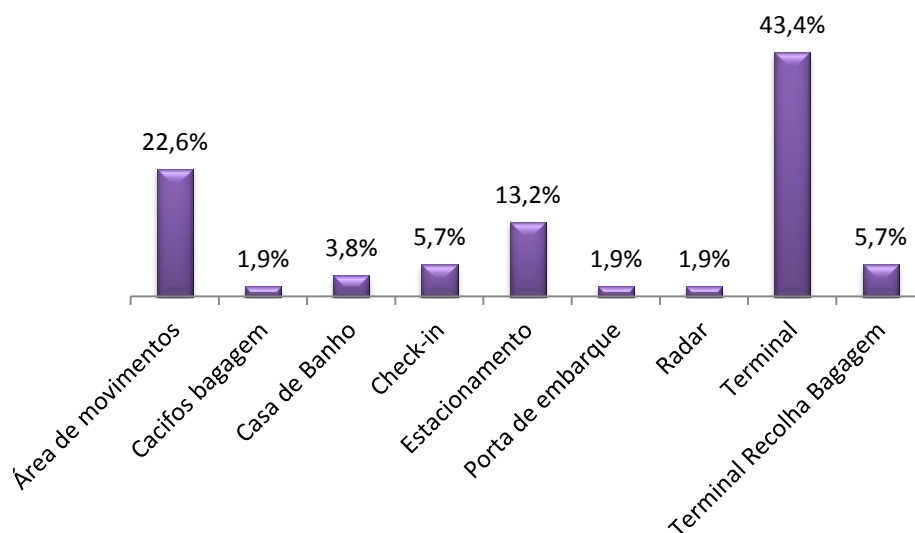


Gráfico 14: Distribuição de incidentes por local aeroportuário específico.

No gráfico 14, ao verificamos os locais onde iniciaram os incidentes conclui-se que cerca de 64,2% ocorrem em áreas dentro dos terminais aeroportuários, 22,6% na área de movimentos de aeronaves e 13,2% nos parques de estacionamento existentes nos aeroportos. Embora o número de incidentes na área de movimentos possa parecer elevado, tal deve-se ao fato da existência de um considerável número de atentados cometidos com o uso de morteiros, os quais atingiram esta área aeroportuária.

7.5. ANÁLISE DO *MODUS OPERANDI*

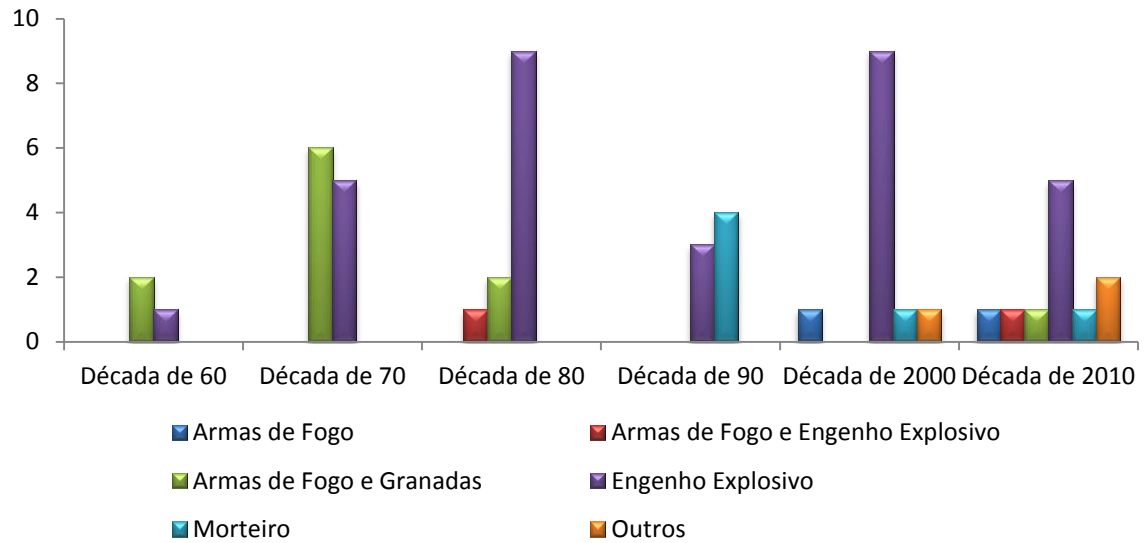


Gráfico 15: Distribuição de *modus operandi* por décadas.

Escalpelizando o *modus operandi* concluímos que o uso de engenhos explosivos tem sido o método preferencial ao longo das décadas, exceção feita à década de 70 em que é ligeiramente ultrapassada por incidentes efetuados com armas de fogo e granadas. Verifica-se ainda a tendência da continuidade do uso de engenhos explosivos, enquanto as restantes metodologias tendem a descer ou a se manter.

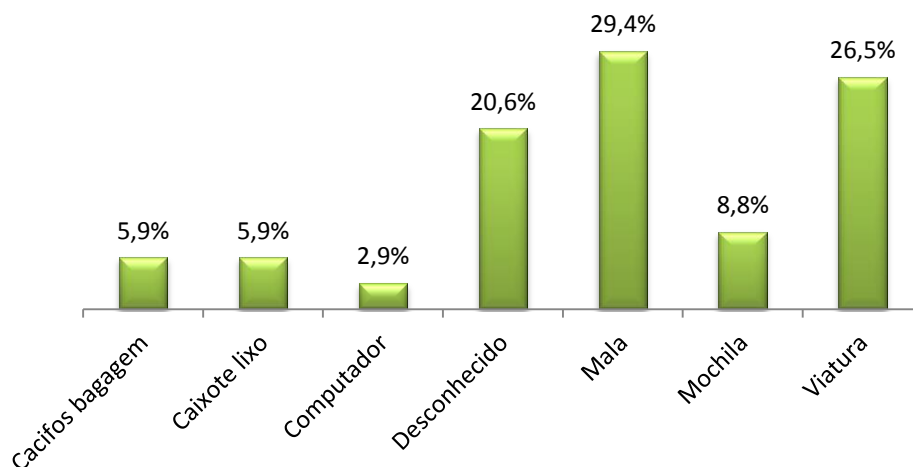


Gráfico 16: Distribuição de incidentes por forma de dissimulação do engenho explosivo.

Quanto ao possível disfarce utilizado para dissimular os engenhos explosivos ou as armas utilizadas nos incidentes, não surge como surpresa o uso preferencial de malas ou mochilas para o efeito (38,2%). Com valores preponderantes (26,5%) aparecem os engenhos explosivos colocados em viaturas quando a finalidade é a detonação de engenhos no seu interior. Valores expressivos possuem também os engenhos cuja dissimulação é desconhecida (20,6%), fato que se deve à impossibilidade da determinação do revestimento do engenho em alguns dos rebentamentos devido à sua intensidade.

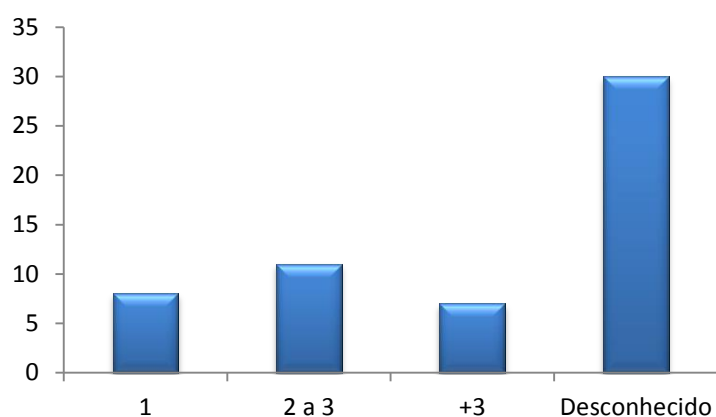


Gráfico 17: Distribuição de incidentes por número de perpetradores.

Sendo os incidentes com engenho explosivo o método mais expressivo torna mais difícil a identificação do número de perpetradores, a qual, em regra, só poderá resultar de uma investigação que permita chegar a essa conclusão. É este o motivo que fundamenta que em mais de metade dos incidentes seja desconhecido o número de elementos que o efetuaram (53,6%). Quanto aos restantes resultados, ainda que exista um ligeiro equilíbrio, verificamos uma ligeira frequência superior dos incidentes desencadeados por grupos de 2 a 3 elementos.

Por outro lado, dos incidentes executados apenas por um atacante, há a destacar aqueles que se inserem no conceito de “lobo solitário”⁷¹. Neste âmbito,

⁷¹ O Lobo solitário ou *lone wolf* como muitas vezes é referenciado, é definido pelo *Institute for Economics & Peace* como os atos terroristas cometidos por indivíduos que atuam sozinhos e sem

referimos os atentados de 4 de julho de 2002 no aeroporto LAX e de 13 de dezembro de 2013 no aeroporto de *Wichita Dwight D. Eisenhower*, executados por lobos solitários.

7.6. ANÁLISE DO NÚMERO DE VÍTIMAS

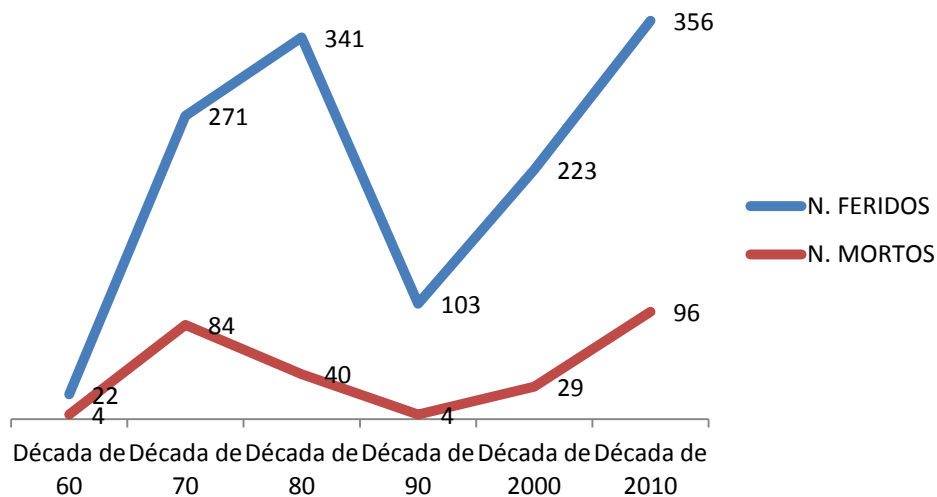


Gráfico 18: Distribuição do número de vítimas por décadas.

Tendo as décadas de 70 e 80 sido décadas expressivas em termos de mortos e feridos, a década de 90 foi uma década de diminuição do número de vítimas, tal como o foi o número de incidentes. No entanto, acompanhando novamente a tendência de incidentes nos aeroportos, o número de vítimas tem vindo a aumentar exponencialmente, sendo já a época mais sangrenta de todas, contabilizando 96 mortos e 356 feridos.

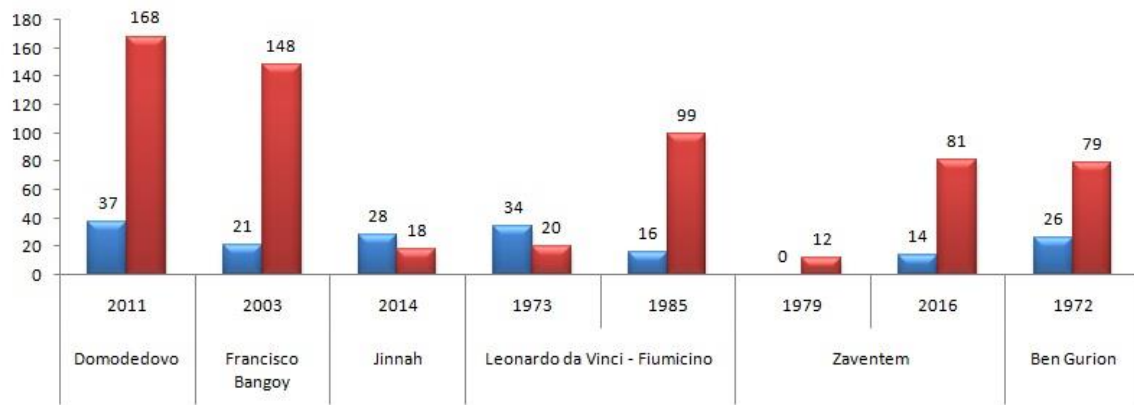


Gráfico 19: Atentados com maior número de vítimas.

O gráfico 19 mostra-nos que o atentado com mais vítimas foi executado na década de 2010, verificando-se a existência de dois aeroportos que foram alvo de atentados por mais duas vezes.

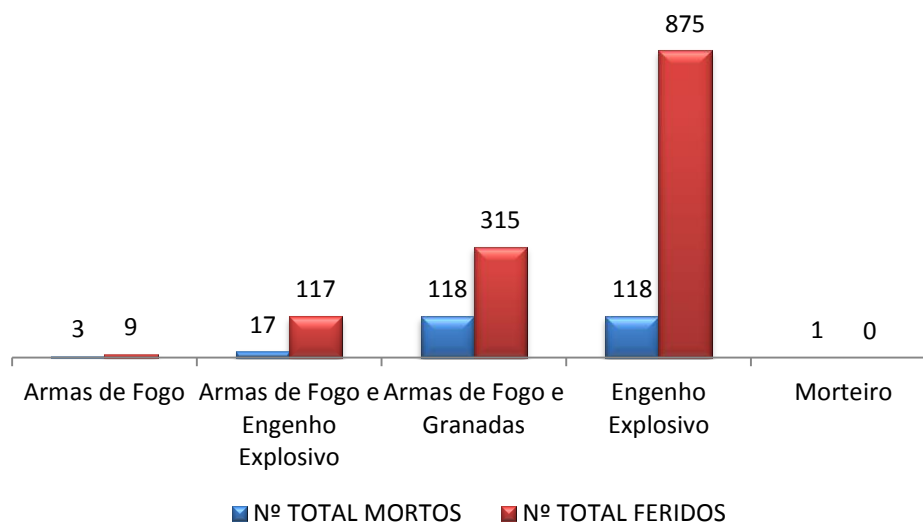


Gráfico 20: Distribuição do número de vítimas por tipo de *modus operandi*.

Por outro lado, os incidentes que mais feridos provocaram foram os executados com engenhos explosivos, Já o número de mortes aparece-nos de modo equivalente entre os incidentes executados com engenhos explosivos e os executados com armas de fogo e granadas.

7.7. ANÁLISE DA REAÇÃO DOS ELEMENTOS DE SEGURANÇA

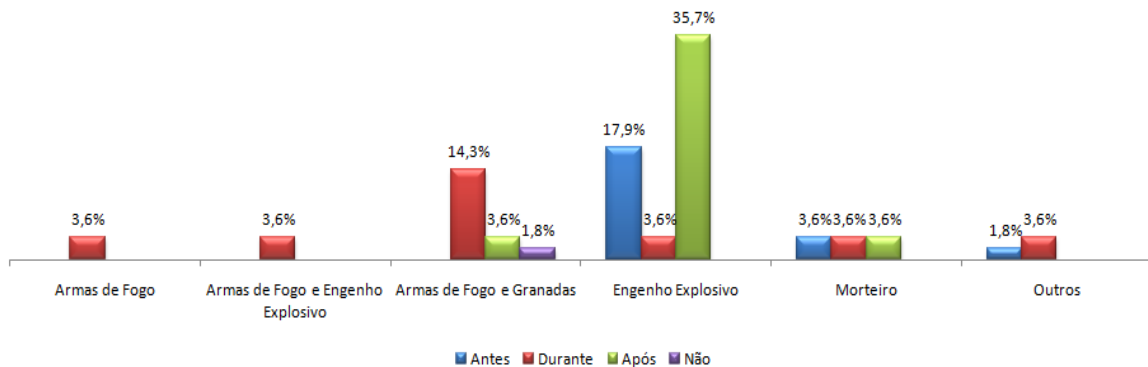


Gráfico 21: Distribuição da reação policial por *modus operandi*.

Quanto á reação policial ao incidente, chegamos à conclusão que, quando perpetrados com armas de fogo, ou seja, existe exposição direta no ato do executante, a reação policial ocorre maioritariamente durante o incidente. Quando o *modus operandi* é o engenho explosivo, em 35,7% dos incidentes a polícia reagiu após a detonação, sendo que, em 17,9% dos incidentes agiu antes da detonação. Salvo rara exceção, esta percentagem deve-se ao aviso prévio emitido pelos perpetradores, permitindo a evacuação e isolamento do local onde se encontra o engenho.

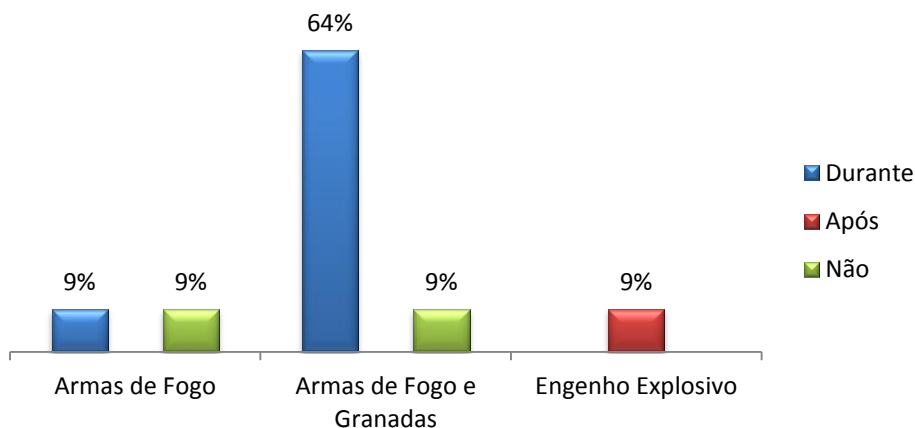


Gráfico 22: Distribuição da reação da segurança privada por *modus operandi*.

Quanto a uma possível reação da segurança privada (quando existente e na posse de meios técnicos e táticos que permitam uma reação a essa ameaça), verifica-se ser elevada a reação durante a execução de um incidente, sendo esta, em grande parte dos casos, a responsável pela contenção inicial ou até mesmo pela neutralização dos perpetradores.

CAPÍTULO VIII

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

“Unfortunately, the history of these groups is that, when they fail, they try again and again. So I’m afraid that we are going to have to be concerned about repeated efforts to attack our aviation systems and other systems for the foreseeable future.”

Chertoff (2011)⁷²

Efetuada o tratamento e análise estatístico, verificou-se assim a existência de padrões de atuação e de tendências que poderão surgir como uma mais-valia aquando da delimitação da estratégia policial nos aeroportos, bem como auxiliar nos futuros planos de formação e modelos de policiamento nos aeroportos, confirmando-se deste modo a hipótese 1.

Quanto à hipótese 2 verificou-se que, dentro dos padrões de atuação policial vigentes, a resposta policial não foi capaz de impedir os incidentes, limitando-se quase sempre a uma reação policial *post factum*. Nos casos em que a ameaça foi debelada antes do acontecimento, ela resultou maioritariamente de pré avisos dos perpetradores e não da ação policial *per si*.

Deste trabalho, podemos concluir que o número de atentados terroristas e de outros atos de interferência ilícita de relevo tendem a aumentar significativamente, aumentando concomitantemente o número de vítimas, quer sejam mortos ou feridos. Nesta tendência, o continente amplamente mais atingido é a Europa. Dos países mais fustigados, destacam-se a Espanha, EUA e Inglaterra.

Ao olharmos para os padrões de “quando”, concluímos uma especial incidência para os atentados ocorrerem durante o dia, às 6^a feiras, sábados e 2^a feiras, nos meses de julho e dezembro.

⁷² Cf. <http://channel.nationalgeographic.com/remembering-911/videos/liquid-bomb-plot/>, consultado em 2 de maio de 2016

Privilegiando a utilização de malas e mochilas como dissimulação, é o engenho explosivo o método preferido dos executantes e o que mais vítimas produz. Atuando maioritariamente em grupos de 2 ou 3 indivíduos, selecionam locais dentro dos terminais isentos de controlos de segurança, de grande aglomeração de pessoas, com apetência especial para as áreas de *check-in* e, por vezes, os parques de estacionamento⁷³.

Quanto ao número de vítimas, este tende a aumentar, sendo a atual década a mais expressiva de todas, contabilizando mais mortes e feridos que as anteriores.

A tendência relativamente à motivação acompanha a tendência geral do terrorismo, verificando-se que os atentados com base em motivação religiosa executados em aeroportos ultrapassaram no início desta década os atentados com motivação política.

No âmbito de possíveis recomendações parece ser fundamental a existência de um documento base que estabeleça qual o posicionamento estratégico da PSP nesta matéria, emanando orientações atuais e direcionadas para a realidade aeroportuária.

Por outro lado, deverá ser estabelecido a nível estratégico modelos de policiamento em ambiente aeroportuário que permitam uma intervenção policial mais preventiva e de deteção antecipada deste tipo de ocorrências de modo a minimizar vítimas, danos e prejuízos.

Segundo os manuais da Airpol, as ameaças que agora consideramos são resultantes de um processo complexo. Muitas vezes, os indicadores de atividade terrorista encontram-se agrupados em etapas onde se incluem a vigilância, reconhecimento hostil, o teste das medidas de segurança, a aquisição de provisões, a presença de pessoas suspeitas que destoam do local, a *dry run* ou ensaio e a execução (Calemyn, Veyt, Roelandt, Morren, 2014, p.13, tradução nossa).

⁷³ Esta conclusão coincide com a posição da Airpol, referindo esta entidade que é clara a preferência em atacar *soft targets* onde grandes grupos de pessoas estejam presentes, os quais são simbólicos e reconhecíveis por todo o mundo, gerando enorme cobertura mediática quando atacados (Calemyn, Veyt, Roelandt, Morren, 2014, p.19, tradução nossa)

KNOW HOW THE ADVERSARY THINKS A CLASSIC SPLIT UP OF THE PROCESS FROM MARKING TO GETAWAY		
	ADVERSARY	EXAMPLE OF MEASURE
1	MARKING	PATROL MATRIX
2	INTELLIGENCE GATHERING	AWARENESS RAISING
3	SURVEILLANCE	SPOTTERS
4	PLANNING	SPOTTERS
5	TOOLING UP	SPOTTERS
6	REHEARSING	SPOTTERS
7	EXECUTION	INTERVENTION UNITS
8	GETAWAY	INTERVENTION UNITS

Quadro 3: Modelos de policiamento propostos pela Airpol para detecção da atividade terrorista nas suas diferentes etapas.

A tabela apresentada permite-nos observar modelos de policiamento recomendados pela Airpol, o qual considera a matriz tradicional de patrulhamento indicada apenas para a primeira.

Recomendamos ainda a adoção de um modelo de policiamento comunitário como modelo de policiamento complementar, podendo para o efeito socorrer-se do projeto COPPRA⁷⁴ como ferramenta.

Apenas quando ocorre um evento “cisne negro” é que tendemos a dar atenção a detalhes específicos que poderiam prevenir a ocorrência de um evento exatamente igual⁷⁵. Em vez de pensarmos “fora da caixa”, ou até livrarmo-nos dela, mantemo-nos cativados pelo momento e esquecemo-nos de pensar de modo diferente de modo a detetar e evitar “cisne negro” seguinte (*Calemyn, Veyt, Roelandt, Morren*, 2014, p.11).

⁷⁴ Acrónimo de *Community policing and prevention of radicalization* é um projeto iniciado em 2010 com o objetivo de criar ferramentas de prevenção de atos terroristas pela deteção prematura de possíveis sinais de radicalização. Cf. <http://www.coppira.eu/index.php>

⁷⁵ O qual poderá configurar a forma de ato de interferência ilícita de relevo, ato terrorista e/ou um incidente tático-policial grave (conforme Anexo A do PCCCOFSS)

Independentemente da estratégia a adotar, o importante é que se consiga (se possível) manter o equilíbrio entre facilitação e segurança na prevenção de um atentado terrorista, incluindo o que possa ser considerado como evento do tipo “cisne negro”.

Lisboa e ISCPSI, aos 20 de junho de 2016

Luis Miguel Teixeira Vieira

Comissário

BIBLIOGRAFIA

- Assembleia da República (2003). Lei n.º 52/2003, de 22 de agosto (Lei de Combate ao Terrorismo). *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 193, 5398-5399.
- Assembleia da República (2007). Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto (Lei de Organização e Funcionamento da PSP). *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 168, 6065-6074.
- Assembleia da República (2008). Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto (Lei de Organização da Investigação Criminal). *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 165, 6038-6042.
- Assembleia da República (2008). Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto (Lei de Segurança Interna). *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 167, 6135-6141.
- BBC. (2010). *How safe are our skies – Detroit Flight 253*, retirado de <http://www.bbc.co.uk/programmes/b00r902b>.
- Bell, J. (2004). *Como realizar um projecto de investigação* (3ª Edição). Lisboa: Gradiva.
- Calemyn, D., Veyt, H., Roelandt, N. & Morren, H. (2014). *Airpol handbook on soft target protection*. Airpol. Documento classificado.
- Chaliand, G., Arnaud, B. (Ed.). (2007). *The history of terrorism – from antiquity to Al Qaeda*. University of California Press.
- Cronin, K. A., Ludes, M. J. (2004). *Attacking Terrorism: Elements of a Grand Strategy*. Washington D.C.: Georgetown University Press.
- Dias, H. (2012). *Metamorfoses da polícia. Novos paradigmas de segurança e liberdade*. Centro de Investigação do ISCPSI. Lisboa. Edições Almedina.
- Doganis, Rigas. *The airport business*, Routledge London and New York, 1996.
- Estratégia Nacional de Combate ao Terrorismo (2015). Resolução do Conselho de Ministros n.º 07-A/2015. *Diário da República*, 1ª Série, n.º 36), 1022(2) – 1022(4).
- Fernandes, L. F. (2014). *Intelligence e Segurança Interna*, Lisboa. Edição ISCPSI.
- Hesterman, J. (2014). *Soft Target Hardening: Protecting People from Attack*. CRC Press. Institute for Economics & Peace (2015). *Global Terrorism Index 2015*. R Recuperado de <http://economicsandpeace.org/wp-content/uploads/2015/11/Global-Terrorism-Index-2015.pdf>.
- International Institute for Counter-Terrorism. (2016). *The Brussels Attacks – Special Report*. International Institute for Counter-Terrorism. Recuperado de <https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-Brussels-Attacks-Mar-16.pdf>.
- Law, R. D. (Ed.). (2015). *The routledge history of terrorism*. London and New York. Routledge Taylor & Francis Group.
- Lima, A. V. F. (2009). *A segurança da aviação civil, funções da PSP*, Trabalho Final Inédito no âmbito do III Curso de Direcção e Estratégia Policial, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Marquise, R. (2006). *Scotbom: Evidence and the Lockerbie Investigation*. Editora Algora.
- Oliveira, M. (2016). *A Legislação Europeia no âmbito da Segurança da Aviação Civil*. Documento não editado.

- Peyroteo, J. (1996). A Segurança na Aviação Civil, *Revista de Investigação Criminal e Justiça*, 5, p.23. Macau.
- Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança. (2006). Deliberação nº230/2006, de 18 de Maio do Conselho de Ministros. Documento Classificado.
- Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. (2003). Deliberação do Conselho de Ministros n.º 248-DB/2003. Documento classificado.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de investigação em ciências sociais*. 5ª edição, Lisboa: Gradiva.
- Regulamento (CE) nº 300/2008, de 11 de março. (2008). *Estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil*. Jornal Oficial da União Europeia, (08-04-09), L97/72 – 97/84.
- Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, de 05 de novembro. (2015). *Estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação*. Jornal Oficial da União Europeia, (15-11-14), L299/1 – L299/142.
- Sousa, M., & Baptista, C. (2011). *Como fazer investigação, dissertações, teses e relatórios segundo Bolonha*. (3a ed.). Lisboa: Pactor.
- Thomas, A. (2003). *Aviation Insecurity*. Nova Iorque: Prometheus Books.
- Trento, S. & Trento, J. (2006). *Unsafe at Any Altitude*. 1ª Edição. Film & Ink Productions, LLC.
- Ushynskiy, Sergey. (2009). *Pan Am Flight Investigation and Lessons Learned*. Recuperado de <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1648-7788.2009.13.78-86>.
- Vieira, Luis. (2003). *Segurança na Aviação Civil: a estratégia portuguesa versus estratégia europeia*, Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Wilkinson, P. & Jenkins, B. (1999). *Aviation Terrorism and Security*. Londres: Frank Cass & Co. Ltd.

SÍTIOS DA INTERNET

- <http://2001-2009.state.gov/r/pa/ho/pubs/fs/5902.htm>, consultado em 21 de maio de 2016.
- <http://abc11.com/archive/9065954/>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://abcnews.go.com/Archives/video/june-30-2007-explosion-glasgow-airport-13846501>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://abcnews.go.com/International/explosion-rocks-beijing-capital-international-airport-man-sets/story?id=19721885>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://adst.org/2013/05/japanese-terrorists-in-israel/>, consultado em 21 de maio de 2016.
- <http://allafrica.com/stories/201603080274.html>, consultado em 30 de maio de 2016.
- <http://archives.chicagotribune.com/1974/05/20/page/3/article/bomb-rips-london-airport>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://archives.chicagotribune.com/1976/08/12/page/1/article/5-killed-as-terrorists-attack-istanbul-airport>, consultado em 22 de maio de 2016.
- http://articles.chicagotribune.com/1994-03-10/news/9403100035_1_mortar-ira-code-london-airport, consultado em 23 de maio de 2016.

http://articles.latimes.com/1985-06-19/news/mn-9194_1_frankfurt-international-airport, consultado em 23 de maio de 2016.

http://articles.latimes.com/1985-12-27/news/mn-25659_1_rome-airport, consultado em 23 de maio de 2016.

http://articles.latimes.com/1995-04-21/news/mn-57223_1_new-york-city, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://articles.latimes.com/2002/jul/07/local/me-lax7>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://articles.latimes.com/2006/oct/16/local/me-a2anniversary16>, consultado em 22 de maio de 2016.

http://articles.sun-sentinel.com/1985-06-19/news/8501240513_1_frankfurt-airport-terminal-second-bomb, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://avalon.law.yale.edu/sept11/911Report.pdf>, consultado em 5 de junho de 2016.

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19690218-2>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://avpv.tripod.com/AmericanVictims.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://blogs.libertaddigital.com/in-memoriain/el-triple-atentado-de-barajas-chamartin-y-atocha-y-ocho-victimas-mas-de-eta-10057/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.brusselsairport.be/en/mediaroom/news/>, consultado em 06 de junho de 2016.

http://cadenaser.com/ser/2003/07/27/espana/1059263414_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://cain.ulst.ac.uk/othelem/chron/ch01.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://cain.ulst.ac.uk/othelem/chron/ch94.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://cdnc.ucr.edu/cgi-bin/cdnc?a=d&d=DS19731217.2.9>, consultado em 21 de maio de 2016.

<https://comiccude26.wordpress.com/2010/12/07/airport-security-and-terrorism-part-ii/>, consultado em 06 de junho de 2016.

<http://curiosamente.diariodepernambuco.com.br/project/os-50-anos-do-atentado-no-aeroporto-do-recife/>, consultado em 19 de maio de 2016.

<http://defence.pk/threads/bodies-recovered-in-peshawar-identified-as-bacha-khan-airport-attackers.361241/>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/soft-target>, consultado em 4 de Junho de 2016.

<http://domaineturquoise.blogspot.pt/2009/08/esenboga-airport-terrorist-attack.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://edant.clarin.com/diario/1997/01/08/t-02201d.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2001/WORLD/europe/08/01/nireland.proposals/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2001/US/12/24/investigation.plane/>, consultado em 06 de junho de 2016.

http://edition.cnn.com/2002/LAW/12/24/ctv.laguardia/index.html?_s=PM:LAW, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2002/US/07/04/la.airport.shooting/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2003/US/West/04/12/airport.shooting/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2003/WORLD/asiapcf/southeast/03/06/philippines.bomb/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2003/WORLD/europe/07/27/spain.blast/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2009/CRIME/12/25/richard.reid.shoe.bomber/>, consultado em 06 de Junho de 2016.

http://edition.cnn.com/2012/07/18/world/europe/bulgaria-israel-blast/index.html?hpt=hp_t2, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2013/07/27/us/september-11-anniversary-fast-facts/>, consultado em 5 de junho de 2016.

<http://edition.cnn.com/2013/11/02/us/lax-gunfire/index.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2013/12/13/justice/wichita-terrorism-arrest/>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2014/06/08/world/asia/pakistan-karachi-airport-attack/>, consultado em 26 de maio de 2016.

https://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Reid, em 06 de junho de 2016.

http://elpais.com/diario/1979/07/31/espana/302220008_850215.html, consultado em 22 de maio de 2016.

http://elpais.com/diario/1996/07/21/espana/837900019_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

http://elpais.com/diario/1997/01/07/portada/852591603_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

http://elpais.com/diario/2001/07/27/espana/996184801_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

http://elpais.com/diario/2005/06/11/espana/1118440802_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

http://elpais.com/elpais/2003/07/27/actualidad/1059293819_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

http://elpais.com/elpais/2005/06/10/actualidad/1118391423_850215.html, consultado em 23 de maio de 2016.

http://elpais.com/elpais/2006/12/30/actualidad/1167470217_850215.html, consultado em 26 de maio de 2016.

http://elpais.com/elpais/2006/12/31/actualidad/1167556617_850215.html, consultado em 26 de maio de 2016.

https://en.wikipedia.org/wiki/Philippine_Airlines_Flight_434, a 21 de maio de 2016.

http://everything.explained.today/1973_Rome_airport_attacks_and_hijacking/, consultado em 21 de maio de 2016.

http://everything.explained.today/Lod_Airport_massacre/, consultado em 21 de maio de 2016.

http://everything.explained.today/Orly_Airport_attack/, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-15-Suspeito-de-planear-atentado-em-Lisboa-vai-a-tribunal>, consultado em 26 de maio de 2016.

- <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-11-18-Julgamento-do-suspeito-de-terrorismo-na-Portela-comeca-esta-quinta-feira>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-05-13-Holandes-detido-com-faca-na-Portela-e-ilibado-do-crime-de-terrorismo>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://flightclub.jalopnik.com/hamas-warns-of-pending-attack-on-israeli-airport-1624546944>, consultado em 19 de maio de 2016.
- <http://fultonhistory.com/Newspapers%20Disk3/Watertown%20Times/Watertown%20NY%20Daily%20Times%20%201968%20Dec%20Grayscale.pdf/Watertown%20NY%20Daily%20Times%20%201968%20Dec%20Grayscale%20-%200119.pdf>, consultado em 19 de maio de 2016.
- <http://gara.naiz.eus/idatzia/20061231/art195448.php>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://gulfnnews.com/opinion/today-in-history/june-19-bomb-blast-at-frankfurt-airport-1.1537247>, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://gulustan.info/2011/09/armenian-terrorists-at-war-against-france-with-the-consent-of-france/>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://gulustan.info/2011/09/comment-les-terroristes-armeniens-luttaient-contre-la-france-avec-l%E2%80%99accord-de-la-france%E2%80%A6/>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://gulustan.info/2011/09/comment-les-terroristes-armeniens-luttaient-contre-la-france-avec-l%E2%80%99accord-de-la-france%E2%80%A6/>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1974/may/20/bomb-incidents-london>, consultado em 22 de maio de 2016.
- http://hansard.millbanksystems.com/written_answers/1996/mar/04/terrorist-incidents, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1979/07/31/pagina-4/33434429/pdf.html>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://homelandsecurityresearch.com/2015/03/European-Airport-Security-Technologies-Industry-and-Markets-2015-2020>, consultado em 06 de junho de 2016.
- http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2010/07/08/article-1293128-0A5E39CA000005DC-945_634x317.jpg, consultado em 2 de Maio de 2016.
- <http://karachi.usconsulate.gov/sm-060814.html>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://media.gettyimages.com/photos/mockup-of-the-explosivesloaded-toshiba-cassette-recorder-which-blew-picture-id51092852>, consultado em 25 de Maio de 2016.
- <http://metro.co.uk/2016/03/22/two-loud-explosions-heard-at-brussels-airport-5766899/>, consultado em 30 de maio de 2016.
- <http://mfa.gov.il/MFA/AboutIsrael/Maps/Pages/1967-1993-%20Major%20Terror%20Attacks.aspx>, consultado em 21 de maio de 2016.
- http://mfa.gov.il/MFA/ForeignPolicy/Terrorism/Palestinian/Pages/Terror_attack_Israeli_tourists_Bulgaria_18-Jul-2012.aspx, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://naoaditaduracomunista.blogspot.pt/p/atentado-terrorista-no-aeroporto-de.html>, consultado em 19 de maio de 2016.
- <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6257194.stm>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/2782487.stm>, consultado em 23 de maio de 2016.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/7772925.stm, consultado em 5 de junho de 2016.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/northern_ireland/1468999.stm, consultado em 23 de maio de 2016.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/scotland/6257292.stm, consultado em 26 de maio de 2016.

http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/may/29/newsid_2542000/2542263.stm, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://news.nationalpost.com/news/canada/after-26-year-fight-canada-finally-deports-palestinian-terrorist-convicted-of-attack-of-el-al-plane>, consultado em 19 de maio de 2016.

<http://news.nationalpost.com/news/canada/why-did-it-take-so-long-to-deport-palestinian-terrorist-from-canada-victims-family-wonders>, consultado em 19 de maio de 2016.

<http://observer.com/2016/01/why-hasnt-washington-explained-the-1975-laguardia-airport-bombing/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://oglobo.globo.com/brasil/filho-de-vitima-de-atentado-em-recife-questiona-trabalho-da-comissao-da-verdade-de-pe-11595664>, consultado em 19 de maio de 2016.

<http://query.nytimes.com/gst/abstract.html?res=9503E5D61339E73ABC4052DFB4678388669EDE>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://query.nytimes.com/gst/abstract.html?res=950CE1DA1E3EE432A25752C2A9639C946990D6CF>, consultado em 22 de maio de 2016.

http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/75034/S_9647-EN.pdf?sequence=1&isAllowed=y, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://research.lifeboat.com/davao.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://stanforddailyarchive.com/cgi-bin/stanford?a=d&d=stanford19780522-01.2.3#>, consultado em 22 de maio de 2016.

http://sundaymorningcoffee.blogspot.pt/2006/09/part-one-timeline-of-islam_115786309591587948.html, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://thesoutherncalifornian.blogspot.pt/2015/07/the-day-lax-was-bombed-by-alphabet.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://timripley.co.uk/terrorism-incidents-database/terrorism-incidents-1960-1969/>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://tribune.com.pk/story/480199/four-people-killed-40-injured-as-attack-on-peshawar-airport-repelled/>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://tvnews.vanderbilt.edu/program.pl?ID=44795>, consultado em 22 de maio de 2016.

http://usak.org.tr/images_upload/files/uhp%2027_5.pdf, consultado em 22 de maio de 2016.

http://usatoday30.usatoday.com/news/world/2007-04-10-turkey-hijack_N.htm, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://web.archive.org/web/20041204221915/http://archives.cnn.com/2002/US/07/04/la.airport.shooting/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://web.archive.org/web/20070703162632/http://www.cnn.com/2007/WORLD/europe/06/30/london.alert/index.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.semissourian.com/story/101095.html&gws_rd=cr&ei=FcfJV9uNE8n3UPnMgoAL, consultado em 23 de maio de 2016.

- <http://www.20min.ch/diashow/diashow.tmpl?showid=91743>, consultado em 21 de maio de 2016.
- <http://www.20minutos.es/noticia/187032/0/eta/bomba/barajas/>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.20minutos.es/noticia/187993/0/cadaver/desparecido/atentado/>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.20minutos.es/noticia/188871/0/estacio/cadaver/rescatado/>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.abc.es/espana/20150507/abci-covite-memoria-201505061821.html>, consultado em 22 de maio de 2016.
- http://www.abc.es/hemeroteca/historico-10-06-2005/abc/Ultima/eta-hace-explotar-una-granada-cerca-del-aeropuerto-de-zaragoza_203052504732.html, consultado em 23 de maio de 2016.
- http://www.abc.es/hemeroteca/historico-27-08-2001/abc/Nacional/tercer-atentado-de-eta-contra-el-aeropuerto-de-barajas-desde-1979_42706.html, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://www.alamy.com/stock-photo-feb-02-1970-an-attack-has-taken-place-at-munich-airport-riem-at-about-69461510.html>, consultado em 21 de maio de 2016.
- <http://www.aljazeera.com/news/2016/03/bomb-blast-strikes-somalia-airport-160307093343010.html>, consultado em 30 de maio de 2016.
- <http://www.aljazeera.com/news/europe/2013/02/20132515350158754.html>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.amny.com/news/laguardia-airport-bombing-40-years-later-still-unsolved-1.11273819>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://www.aparchive.com/metadata/Spain-Bomb-explodes-at-airport/50b63f45d7febdcd301462932d71790a?query=w097631¤t=3&orderBy=Relevance&hits=4&referrer=search&search=%2Fsearch%3Fquery%3Dw097631%26allFilters%3DDSSSE1%2520DSSO2%2520GS%252028%3AKeyword%2C10%3AKeyword&allFilters=DSSSE1+DSSO2+GS+28%3AKeyword%2C10%3AKeyword&productType=IncludedProducts&page=1&b=71790a>, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://www.aragondigital.es/noticia.asp?notid=19894>, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://www.ataa.org/reference/myth/chronology.html>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <http://www.averdadesufocada.com/index.php/luta-armada-especial-100/5544-2507-45-anos-do-atentado-a-guararapes-o-incio-da-luta-armada>, consultado em 19 de maio de 2016.
- http://www.avionews.com/index.php?corpo=see_news_home.php&news_id=1172410&pagina_chiamante=index.php, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.co.uk/programmes/p00s82xt>, consultado em 21 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.com/news/world-asia-27757264>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.com/news/world-asia-china-23388448>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.com/news/world-europe-12268662>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.com/news/world-europe-12315608>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.com/news/world-europe-35167328>, consultado em 30 de maio de 2016.
- <http://www.bbc.com/news/world-europe-35869254>, consultado em 30 de maio de 2016.

http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2001/010827_madri.shtml, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.belt.es/noticias/2003/julio/28/atentado.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.bostonglobe.com/news/world/2013/07/20/one-injured-beijing-airport-bombing/8xSpe0JTP2UeE3IBsugPhL/story.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.breakingnews.com/topic/brussels-airport-incident-march-22-2016/>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.britannica.com/topic/Armenian-Secret-Army-for-the-Liberation-of-Armenia>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://channel.nationalgeographic.com/remembering-911/videos/liquid-bomb-plot/>, consultado em 2 de maio de 2016.

<http://www.cbsnews.com/news/lax-shooting-kills-tsa-officer-wounds-others>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.cbsnews.com/news/passengers-freed-after-turkey-hijacking/>, consultado em 23 de maio de 2016.

http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2005-04/04/content_430804.htm, consultado em 23 de maio de 2016.

http://www.cmjornal.xl.pt/nacional/portugal/detalhe/angolano_detido_no_aeroporto_suspeito_de_terrorismo_sera_julgado.html, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.cnbc.com/2016/03/22/the-belgium-terror-attacks-complete-coverage.html>, consultado em 30 de maio de 2016

http://www.cs.mcgill.ca/~rwest/link-suggestion/wpcd_2008-09_augmented/wp/l/London_Heathrow_Airport.htm, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2705644/Underpants-bomber-failed-mission-blow-airliner-wore-pair-underwear-two-weeks.html>, consultado em 06 de junho de 2016.

<http://www.dailymail.co.uk/news/article-3612688/TSA-lines-Memorial-Day-weekend-braces-record-numbers.html>, consultado em 05 de junho de 2016.

<http://www.dawn.com/news/1111568>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.dawn.com/news/1165627>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.dawn.com/news/771536/three-blasts-heard-in-peshawar>, consultado em 26 de maio de 2016.

http://www.diariocordoba.com/noticias/espana/eta-hace-estallar-coche-bomba-aeropuerto-santander_71447.html, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.dn.pt/portugal/interior/tribunal-confirma-acusacoes-de-terrorismo-sobre-suspeito-jihadista-do-aeroporto-de-lisboa-4779620.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://edition.cnn.com/2012/04/30/world/al-qaeda-documents/>, consultado em 02 de Maio de 2016.

http://www.eldiario.es/canariasahora/nacional/T4-Barajas-recupera-normalidad-atentado_0_131237207.html, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.elmundo.es/1997/01/07/espana/07N0036.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.elmundo.es/elmundo/2001/08/27/espana/998902880.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.elmundo.es/elmundo/2003/07/27/espana/1059318293.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.elmundo.es/elmundo/2003/07/27/espana/1059322543.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.elmundo.es/elmundo/2006/12/30/espana/1167508417.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.forgottenairfields.com/germany/bavaria/upper-bavaria/munich-riem-s531.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.foxnews.com/story/2003/03/04/bomb-kills-21-including-american-at-philippines-airport.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.foxnews.com/us/2013/12/13/arrest-made-in-attempt-to-bomb-wichita-airport-fbi-says.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.german-way.com/history-and-culture/germany/terrorism-in-germany/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.gettyimages.co.uk/detail/news-photo/catering-staff-flee-the-scene-of-a-car-bomb-alert-at-london-news-photo/3136248>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.gettyimages.pt/detail/v%C3%ADdeo/bomb-exploded-at-heathrow-last-night-injuring-at-filme-de-not%C3%ADcias/111-84-09EC>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.gmanetwork.com/news/story/215300/news/nation/suspect-in-2003-cotabato-airport-bombing-nabbed>, consultado em 23 de maio de 2016.

http://www.heraldscotland.com/news/12681649.Mortar_attack_on_Heathrow_Four_missiles_launched_from_car_parked_at_airport_hotel/, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.hiiraanweyn.net/2016/03/somalias-beledweyne-airport-hit-by-laptop-bomb/>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.hurriyetdailynews.com/photo-feature-bomb-attacks-in-turkey-since-1982-.aspx?pageID=238&nID=93769&NewsCatID=341>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.ibtimes.com/lax-shooter-paul-anthony-ciancia-incident-not-first-violent-attack-rundown-shootings-bombings-lax>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.independent.co.uk/news/britons-injured-in-spanish-bomb-blast-1329615.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.independent.co.uk/news/ira-bombs-on-runway-as-jets-land-mortar-attack-at-heathrow-new-campaign-fear-terrorism-act-renewed-1428076.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.independent.co.uk/news/uk/heathrow-bombing-ira-exposes-airports-vulnerability-perimeter-protection-almost-impossible-delay-in-1428295.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.independent.co.uk/news/world/four-die-in-pakistan-airport-bombing-1330019.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.itnsources.com/shotlist/RTV/1974/08/18/509130163/?v=0>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.itnsources.com/shotlist/RTV/1994/03/09/605050141/?s=fein>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.itnsource.com/shotlist/RTV/1996/07/21/606020744/?v=0>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.itnsource.com/shotlist/RTV/1996/07/22/606020785/?v=0>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.itnsource.com/shotlist/RTV/2005/04/05/504030044/?v=1>, consultado em 23 de maio de 2016.

http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=912&no_cache=1#.V0n6cjUrLhk, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.jns.org/latest-articles/2016/3/22/3xqesenbqrz0sdo3rskv8fg3muoyr6#.V0WHbPkrLcs>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.jpost.com/Features/In-TheSpotlight/This-Week-In-History-The-Lod-Airport-Massacre>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www.jpost.com/International/7-dead-in-bombing-of-Israeli-bus-in-Bulgaria>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.jta.org/1969/02/19/archive/el-al-boeing-707-machine-gunned-by-arab-terrorists-in-zurich-8-injured>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www.jta.org/1976/08/12/archive/terrorists-injures-several-el-al-passengers-in-istanbul-airport>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.jta.org/1976/08/13/archive/terrorists-kill-3-wound-24-el-al-passengers-at-istanbul-airport-israel-seeking-to-extradite-two-ter>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.jta.org/1978/05/22/archive/passengers-on-el-al-flight-credit-israeli-security-guards-for-thwarting-terrorist-attack-on-plane-pas>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.jta.org/1979/04/17/archive/el-al-security-guards-help-foil-terrorist-attack-at-brussels-airport>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.kansas.com/news/article1129635.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

http://www.lafire.com/famous_fires/1974-0806_Explosion-LAX/1974-0807_Explosion-LAX.htm, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.lanacion.com.ar/322912-malaga-frustran-un-ataque-de-eta>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2010/05/11/atentado-eta-2001-pudo-cerrar-aeropuerto-malaga-completo/339620.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.lawa.org/uploadedFiles/LAX/LAWA%20T3%20After%20Action%20Report%20March%2018%202014.pdf>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2016/03/22/01016-20160322ARTFIG00175-depuis-1980-une-quinzaine-d-attentats-dans-les-gares-et-aeroports-europeens.php>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.libertaddigital.com/nacional/eta-atenta-contr-a-el-aeropuerto-de-zaragoza-lanzando-una-granada-que-no-ha-provocado-heridos-1276253587/>, consultado em 23 de maio de 2016.

http://www.liquisearch.com/2006_madrid-barajas_airport_bombing/background, consultado em 22 de maio de 2016.

http://www.mlive.com/news/detroit/index.ssf/2011/09/accused_underwear_bomber_does.html, em 06 de junho de 2016.

<http://www.nbcnews.com/id/19522388/#.V0oG7TUrhk>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.nbcnews.com/news/other/gunman-opens-fire-lax-killing-tsa-worker-wounding-others-f8C11513442>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.nbcnews.com/news/other/lax-shooting-tsa-officer-hernandez-bleed-33-minutes-scene-report-f2D11600274>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.ndtv.com/topic/bacha-khan-international-airport>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.newsflash.org/2003/03/hl/hl017586.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

http://www.nytimes.com/1979/04/17/archives/palestinians-foiled-in-attempt-to-take-an-israeli-airliner-12-hurt.html?_r=0, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1981/05/17/nyregion/bomb-kills-man-in-kennedy-airport-2d-device-is-found.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1982/08/08/world/no-headline-070433.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1982/08/09/world/death-toll-rises-9-turkish-airport-attack-fatally-injured-american-woman.html?scp=3&sq=esenboga&st=cse>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1983/07/24/weekinreview/the-world-sympathy-won-t-help.html?sec=health&n=Top/Reference/Times%20Topics/Subjects/P/Police>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1984/04/21/world/23-are-wounded-by-london-bomb.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1985/06/20/world/bomb-at-frankfurt-airport-kills-3-and-wounds-42.htm>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1994/03/12/world/2d-mortar-attack-on-heathrow.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1994/03/14/world/ira-forces-2-hour-closing-of-london-airports.html?pagewanted=all>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1995/04/20/nyregion/terror-in-oklahoma-city-looking-back-other-bombings-in-america.html>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/1996/06/04/nyregion/plane-bombing-is-described-in-terror-trial.html>, consultado em 21 maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/2003/03/05/international/asia/05FIL1.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/2007/07/03/world/europe/03iht-britain.5.6476485.html>, consultado em 5 de junho de 2016.

http://www.nytimes.com/2008/08/10/nyregion/10laguardia.html?pagewanted=all&_r=1, consultado em 22 de maio de 2016.

http://www.nytimes.com/2012/07/20/world/europe/explosion-on-bulgaria-tour-bus-kills-at-least-five-israelis.html?pagewanted=all&_r=0, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/2013/12/14/us/man-accused-of-airport-bombing-attempt-in-kansas.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/2016/03/08/world/africa/shabab-claim-responsibility-for-blast-at-somali-airport.html>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.nytimes.com/2016/03/23/world/europe/brussels-airport-explosions.html>, consultado em 30 de maio de 2016.

http://www.nzherald.co.nz/world/news/article.cfm?c_id=2&objectid=11383506, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://oxfordindex.oup.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095920743>, consultado em 4 de Junho de 2016.

<http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100516321?rskey=482vpF&result=10>, consultado em 4 de Junho de 2016.

http://www.palestinefacts.org/pf_1967to1991_lod_1972.php, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=4077>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www.pressreader.com/germany/muenchner-merkur/20160108/282218009775722>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.repubblica.it/online/mondo/etatre/aeroporto/aeroporto.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.reuters.com/article/us-france-shooting-attacks-timeline-idUSKBN0KG1J020150107>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.reuters.com/article/us-pakistan-airport-attack-insight-idUSKBN0EN0ED20140612>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.reuters.com/article/us-russia-blast-airports-factbox-idUSTRE70O1N520110125>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.reuters.com/article/us-turkey-airport-blast-idUSKBN0U60DS20151223>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.reuters.com/article/us-usa-kansas-plot-idUSBRE9BC0UI20131213>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.scottishamericansociety.org/id25.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-45202532.html>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=197805220006>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.statisticbrain.com/911-death-statistics/>, consultado em 5 de junho de 2016.

<http://www.tallarmeniantale.com/terrorism-breakdown.htm>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1556043/Blazing-car-crashes-into-Glasgow-airport.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/al-qaeda/10989843/Underwear-bomber-plot-failed-because-he-wore-same-pants-for-two-weeks.html>, consultado em 06 de junho de 2016.

<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/russia/8278916/35-dead-in-suicide-bomb-attack-on-Moscow-airport.html>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/turkey/12065752/One-dead-in-explosion-at-Istanbul-airport.html>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.thaivisa.com/forum/topic/31064-bombs-explodes-in-hat-yaisongkhla/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.thefreelibrary.com/Philippine+Airlines+suspends+flights+to+Cotabato+airport+following...-a097889223>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2002/jul/05/usgunviolence.usa>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2002/aug/18/usa.terrorism>, consultado em 5 de junho de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2003/mar/04/philippines>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2011/jan/24/domodedovo-airport-bombing-moscow>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2013/dec/13/fbi-kansas-suicide-bomb-wichita-airport>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2013/jul/20/beijing-airport-explosion-wheelchair-china>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2013/nov/01/lax-airport-shooting-live>, consultado em 26 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2015/dec/23/istanbul-sabiha-gokcen-airport-explosion-kills-cleaner>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.theguardian.com/world/2015/dec/27/kurdish-rebels-claim-responsibility-for-deadly-istanbul-airport-blast>, consultado em 30 de maio de 2016.

<http://www.tsf.pt/arquivo/2001/mundo/interior/policia-desactiva-carro-bomba-no-aeroporto-de-malaga-787081.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.turkishweekly.net/2006/11/27/news/armenian-terrorism-in-1983/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.turkishweekly.net/2006/12/10/news/this-month-in-history-armenian-terrorism-in-december/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.upi.com/Archives/1980/12/25/Bomb-at-Zurick-airport/2808346568400/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.upi.com/Archives/1981/05/30/Reputed-FALN-kingpin-arrested/8024360043200/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.upi.com/Archives/1982/07/31/A-bomb-concealed-in-a-suitcase-exploded-in-a/5367396936000/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.upi.com/Archives/1984/04/20/A-bomb-ripped-through-Heathrow-Airport-Friday-injuring-10/5781451285200/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<http://www.usatoday.com/story/news/nation/2013/12/13/authorities-arrest-wichita-man-who-plotted-to-bomb-local-airport/4013405/>, consultado em 26 de maio de 2016.

http://www.wow.com/wiki/Zurich_Airport, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www.wsj.com/articles/SB838040191775237500>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www.ynetnews.com/articles/0,7340,L-4698258,00.html>, consultado em 21 de maio de 2016.

<http://www1.folha.uol.com.br/folha/mundo/ult94u27904.shtml>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://www2.ljworld.com/news/2003/feb/08/briefly2689/>, consultado em 23 de maio de 2016.

<http://ya30ans.overblog.com/samedi-22-janvier-1983>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://avideditor.wordpress.com/2009/04/16/this-day-april-16/>, consultado em 22 de maio de 2016.

https://books.google.pt/books?id=CVJ_AgAAQBAJ&pg=PA110&lpg=PA110&dq=9+to+13+March+1994:+Heathrow+Airport+mortar+attacks&source=bl&ots=UloalT4P_g&sig=_UgQaCsUyFERYxCfCte51mIphh4&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwix1L76nv_MAhXJthoKHWTpCJ0Q6AEILTAC#v=onepage&q=9%20to%2013%20March%201994%3A%20Heathrow%20Airport%20mortar%20attacks&f=false, consultado em 23 de maio de 2016.

<https://books.google.pt/books?id=ily5CgAAQBAJ&pg=PT861&lpg=PT861&dq=Dec+26,+1968+-+Athens,+Greece+el+al+flight+253&source=bl&ots=NksTq0cXph&sig=YjBn0ZEW3P5DOIK-Pv9e6SN3P-U&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwjnkZOfoHNAhVM2hoKHckVBdYQ6AEIKzAB#v=onepage&q=Dec%2026%2C%201968%20-%20Athens%2C%20Greece%20el%20al%20flight%20253&f=false>, consultado em 19 de maio de 2016

https://books.google.pt/books?id=MbXdBgAAQBAJ&pg=PA25&lpg=PA25&dq=1983+january+22+orly+airport+bomb&source=bl&ots=CVRiyCab-J&sig=QEP6PFPilzqcHg4Bm2kxewOqyfw&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwie58Dk9_nMAhXDnRoKHZtzAzwQ6AEIlzAB#v=onepage&q=1983%20january%2022%20orly%20airport%20bomb&f=false, consultado em 22 de maio de 2016.

https://books.google.pt/books?id=Ub2DrB95gXgC&pg=PA162&lpg=PA162&dq=1983+july+15+orly+airport+bomb&source=bl&ots=ZlXTgRvrHe&sig=0TFMe4yRyDdESBpzgPC6R8ura6Q&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwighq2Pi_rMAhVI5xoKHQeFBEk4ChDoAQg5MAQ#v=onepage&q=1983%20july%2015%20orly%20airport%20bomb&f=false, consultado em 22 de maio de 2016.

https://books.google.pt/books?id=YYVx0qAiwdUC&pg=PA57&lpg=PA57&dq=Cotabato+airport+20+february+2003+bomb+car&source=bl&ots=PqD_aZjXiy&sig=ru0sh4BXG5-t2vYBOxF5joZMBPE&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwi2krWEmv7MAhXDWxQKHWBcAgQQ6AEIlzAB#v=onepage&q=Cotabato%20airport%2020%20february%202003%20bomb%20car&f=false, consultado em 23 de maio de 2016.

<https://francais.rt.com/international/10273-cinq-attentats-plus-meurtriers-paris>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://gist.github.com/mahir/5407829>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://liciomaciel.wordpress.com/2012/02/19/sobre-a-bomba-no-aeroporto-dos-guararapes/>, consultado em 19 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?id=balaAAAAIBAJ&sjid=dksDAAAAIBAJ&pg=3583,4850484&hl=pt-PT>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?id=bIZiAAAAIBAJ&sjid=IXcNAAAAIBAJ&pg=1638,1921786&dq=&hl=pt-PT>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?id=GhwhAAAAIBAJ&sjid=jWIEAAAAIBAJ&pg=5454,4997585>, consultado em 23 de maio de 2016.

https://news.google.com/newspapers?id=MNIKAAAAIBAJ&sjid=l_MMAAAAIBAJ&pg=2582,3687561, consultado em 23 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?id=WuwgAAAAIBAJ&sjid=L3IFAAAAIBAJ&pg=3566,5560547&dq=allintext:+laguardia&hl=en>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?id=ZDdSAAAAIBAJ&sjid=TDYNAAAAIBAJ&pg=1238,2434010&dq=heathrow+bomb+attack&hl=en>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?nid=888&dat=19820809&id=24pQAAAAIBAJ&sjid=010DAAAIBAJ&pg=6825,39244&hl=pt-PT>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?nid=950&dat=19731219&id=h1dTAAAAIBAJ&sjid=CYUDAAAIBAJ&pg=4441,770808&hl=pt-PT>, consultado em 21 de maio de 2016.

<https://news.google.com/newspapers?nid=QLZAdv6BrvsC&dat=19751230&printsec=frontpage&hl=en>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://web.archive.org/web/20060325180523/http://www.tkb.org:80/Incident.jsp?inclD=4453>, consultado em 23 de maio de 2016.

<https://www.flickr.com/photos/lafdhs/sets/72157630658760542/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1973/1973%20-%203057.html>, consultado em 21 de maio de 2016.

<https://www.fordlibrarymuseum.gov/library/document/0204/1511813.pdf>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.highbeam.com/doc/1G1-97386909.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<https://www.highbeam.com/doc/1P1-71590239.html>, consultado em 23 de maio de 2016.

<https://www.ict.org.il/Article/893/Terrorist-Incidents-against-Jewish-Communities-and-Israeli-Citizens-Abroad-1968-2003>, consultado em 21 de maio de 2016.

<https://www.milesfaster.co.uk/information/heathrow-airport/heathrow-history.htm>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.newspapers.com/newspage/10353036/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.newspapers.com/newspage/148927198>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.newspapers.com/newspage/150787443/>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.rt.com/news/deadly-blast-moscows-domodedovo/>, consultado em 26 de maio de 2016.

<https://www.rt.com/news/israeli-tourists-bus-explosion-498/>, consultado em 26 de maio de 2016.

<https://www.rt.com/news/pakistan-rocket-attack-peshawar-123/>, consultado em 26 de maio de 2016.

<https://www.shabak.gov.il/English/History/Affairs/Pages/Zurich1969.aspx>, consultado em 21 de maio de 2016.

<https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=197312170002>, consultado em 21 de maio de 2016.

<https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=198105160004>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=198107200004>, consultado em 22 de maio de 2016.

<https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=198207310001>, consultado em 22 de maio de 2016.

- <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=198301220006>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=198307150003>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=198404200008>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=200302070003>, consultado em 23 de maio de 2016.
- <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1648-7788.2009.13.78-86>, consultado em 21 de maio de 2016.
- https://www.ufpe.br/memoriaemmovimento/artigo_francisco.pdf, consultado em 19 de maio de 2016.
- <https://www.washingtonpost.com/archive/local/1978/05/23/bomb-here-is-tied-to-3-in-ny-area/c5631284-bf69-46fd-996c-18a3f081c0f8/>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1979/04/17/israelis-thwart-brussels-attack-by-palestinians/2b7c283e-250c-45e4-a5f3-ba01f2578adc/>, consultado em 22 de maio de 2016.
- https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/man-sets-off-bomb-at-beijing-airport-state-media-report/2013/07/20/d4a12944-f13c-11e2-9008-61e94a7ea20d_story.html, consultado em 26 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=aGMMVqswSDM>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=BK7N7lQn0qg>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=iHgZ05RUUpY>, consultado em 22 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=NdjhhMZxIW0>, consultado em 21 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=RAr2BZDzuPA>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=TQYb9td9Ceg>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=VDdhbelMJ1M>, consultado em 26 de maio de 2016.
- <https://www.youtube.com/watch?v=wtytLKKfIE>, consultado em 26 de maio de 2016.

APÊNDICE I

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DOS INCIDENTES CONSIDERADOS NO ESTUDO EXPLORATÓRIO

1966, 25 de julho – Recife

Numa época de especial tensão social e política, durante a campanha presidencial, são colocados 3 engenhos explosivos na cidade de Recife, sendo um deles no Aeroporto. Composto com mais de 300 pessoas, pelas 08h30 é anunciado que o candidato presidencial esperado, Marechal Costa e Silva, já não chegaria de avião mas viria por via terrestre. O anúncio pelo sistema de som de que o candidato presidencial já não passaria pelo aeroporto fez com que o mesmo ficasse rapidamente vazio, tornando menos trágicas as consequências do atentado.

Pouco tempo depois, um guarda-civil de nome Sebastião Tomaz de Aquino, ao verificar a mala e pensando tratar-se de um achado, pegou-a com o intuito de a entregar no balcão do Departamento Aviação Civil, deflagrando o engenho nesse momento, provocando dois mortos e catorze feridos. O engenho foi supostamente colocado pelo grupo Ação Popular.

1968, 26 de dezembro – Atenas

O voo 253 da *El Al*, ao efetuar escala em Atenas provindo de *Tel Aviv* e com destino a Nova Iorque, quando já se encontrava a “taxiar”, foi atacado por dois homens árabes, pertencentes à Frente Popular pela libertação da Palestina, que surgiram do terminal de passageiros. Provindos de um voo chegado horas antes do Cairo, os dois homens aguardaram no terminal de transferências o momento para o ataque. Quando a aeronave se preparava para descolar, iniciaram o ataque utilizando armas automáticas e granadas, provocando um morto e dois feridos. Foram detidos pela polícia grega durante o ataque.

1969, 18 de fevereiro – Zurique

Tendo já anoitecido, estava o voo 432 da *El Al* a “taxiar” e em preparação para efetuar a sua descolagem em direção a *Tel Aviv* após ter efetuado escala. Neste momento é atacado por quatro homens armados pertencentes à Frente Popular pela libertação da Palestina, que irromperam com uma viatura para aquela zona.

Utilizando armas automáticas e granadas o ataque ao avião foi imediato. Disparando contra a fuselagem, iam atingindo tripulação e passageiros indiscriminadamente.

No interior do avião encontra-se um *air marshal*, o qual, de imediato reagiu em proteção de passageiros e aeronave, efetuando diversos disparos do cockpit em direção aos agressores. Posteriormente solicitou à tripulação que abrisse a porta e acionasse a manga de emergência. Fazendo-se deslizar sobre a mesma, confrontou os atacantes, atingindo-os e desviando a atenção do alvo principal. Durante o confronto, a polícia suíça intervém e detém todos os intervenientes.

1970, 10 de fevereiro – Munique

Eram 12:50 quando o voo da *El Al* 435 com origem de Israel se encontrava na placa do aeroporto de Munique a efetuar o transbordo de passageiros e tripulação. Repentinamente ouvem-se gritos e vêm-se três homens armados (pertencentes à Frente Popular pela libertação da Palestina) a descer do terminal do aeroporto em direção ao autocarro ordenando que levantassem as mãos. O comandante da aeronave interpôs-se entre os homens armados e os passageiros, tentando impedir que atirassem granadas para o autocarro. No entanto, uma das granadas foi mesmo projetada para dentro do autocarro, tendo um dos passageiros se atirado para cima dela de modo a proteger os restantes, morrendo de imediato. Nos instantes seguintes uma segunda granada detona, ferindo o comandante e um terrorista. No total, morreu uma pessoa e ficaram feridas outras onze.

1972, 30 de maio – Lod / *Ben Gurion*

Neste dia, três homens japoneses de ar insuspeito vestidos de fato e gravata desembarcaram de um voo da *Air France* com origem em Roma. Depois de receberem a sua bagagem (três malas porta-violino), empunharam armas automáticas disparando indiscriminadamente pelo terminal e placa do aeroporto, atirando consecutivamente granadas enquanto municiavam e carregavam as

armas. O ataque provocou a morte a 26 pessoas e 79 feridos. Posteriormente veio-se a apurar que os atacantes, membros do Exército Vermelho Japonês, efetuaram o ataque em nome da Frente Popular pela libertação da Palestina.

1973, 17 de dezembro – *Leonardo da Vinci / Fiumicino*

A 17 de Dezembro de 1973, um grupo de homens armados com várias armas e granadas, começaram a disparar indiscriminadamente junto ao controlo de segurança. De seguida, dirigiram-se diretamente para uma aeronave da *Pan American*, que se encontrava em fase de embarque com partida para Beirute, com 170 passageiros a bordo. O arremesso de duas granadas artesanais de fósforo provocou um incêndio de grandes dimensões, destruindo a aeronave.

Na posse de reféns, desviaram uma aeronave da *Lufthansa* para Atenas, onde, após negociações, entregaram-se às autoridades locais.

1974, 19 de maio – *Heathrow*

Eram 11:00 quando a *Press Association* recebeu uma chamada telefónica a alertar para o engenho explosivo colocado pelo IRA. Pelas 11:09 a informação foi transmitida à polícia, tendo de imediato iniciado os procedimentos policiais de evacuação e deteção do engenho. Oito minutos depois deflagrou um engenho explosivo com 25kg a 50 kg de explosivos no parque de estacionamento do Terminal 1 do aeroporto, resultando em três feridos e diversos danos em viaturas.

1974, 6 de agosto – LAX

Muharem Kurbegovic, um imigrante jugoslavo, também conhecido como *the alphabet bomber* colocou uma bomba dentro de um cacifo de guarda de bagagem na área das partidas, junto aos balcões de *check-in* da *Pan Am*. Pelas 08:10, o engenho deflagrou, originando três mortos e trinta e cinco feridos.

1975, 29 de dezembro – *La Guardia*

Pelas 18:33 deflagrou um engenho explosivo equivalente a 25 velas de dinamite num cacifo localizado no terminal de recolha de bagagem, provocando onze mortos e setenta e cinco feridos. O atentado não foi reivindicado nem foram efetuadas detenções.

1976, 12 de agosto – *Yesilköy / Istambul Atatürk*

20:30, decorria o embarque para o voo da *El Al*, três homens, membros da Frente Popular pela libertação da Palestina abriram fogo com armas automáticas, disparando indiscriminadamente contra os passageiros provocando vinte e quatro feridos. O comandante da aeronave ao se aperceber do ataque, com receio que os terroristas conseguissem chegar até à aeronave, ordenou o embarque imediato dos passageiros que ainda se encontravam nas escadas de embarque, fechou portas e descolou com destino a *Tel Aviv*. A resposta imediata da segurança da *El Al* e da polícia turca evitou mais vítimas, neutralizando um terrorista e detendo os outros dois.

1978, 20 de maio – *Orly*

15:00, os passageiros de um voo da *El Al* aguardavam na sala de embarque após terem sido sujeitos aos procedimentos de segurança junto da mesma. Três homens armados, membros da Frente Popular pela libertação da Palestina, abriram fogo no controlo de segurança, entrando em confronto com os seguranças da *El Al* e com a polícia francesa presentes no local, sendo os três neutralizados pelos elementos da segurança pública e privada. Posteriormente, a polícia apurou que os terroristas haviam chegado horas antes provindos de um voo de *Tunis*. Do ataque resultaram quatro mortos e cinco feridos.

1978, 22 de maio – *Newark*

Pelas 10:00 da manhã, um engenho explosivo incendiário deflagrou no terminal do aeroporto junto ao balcão da *Trans World Airline*, não provocando vítimas. O atentado foi reivindicado pelas Forças Armadas pela Libertação Nacional de Porto Rico.

1979, 16 de abril – *Zaventem*

Quatro elementos do grupo Março Negro, com o intuito de atingirem passageiros provindos do voo 334 da *El Al*, atiraram granadas para o *hall* das chegadas, disparando em seguida contra os passageiros que saíam do terminal de recolha de bagagem. Sendo sua intenção atacar também passageiros que se encontravam na área de embarque para a mesma aeronave, foram de imediato repelidos por seguranças da *El Al*, tendo a polícia belga chegado e reagido durante o ataque. Dois terroristas foram capturados, sendo que um deles apresentava ferimento de um projétil. Os restantes dois conseguiram encetar fuga sem serem capturados. Do ataque resultaram doze feridos.

1979, 29 de julho – *Barajas*

Pelas 13:05, deflagrou um engenho explosivo com cerca de 6kg de explosivo que se encontrava numa mala depositada num cacifo junto às casas de banho na área das chegadas. A explosão provocou um morto e sete feridos, sendo o atentado reivindicado posteriormente pela ETA. Este atentado foi um de três efetuados no mesmo dia, sendo os outros dois em estações ferroviárias.

1980, 25 de dezembro – *Zurique*

No dia de Natal, a organização terrorista Exército Secreto pela Libertação da Arménia colocou 2 engenhos explosivos na área restrita do aeroporto. Um destruiu por completo um radar do aeroporto. O segundo engenho, com cerca de 2kg, foi encontrado na pista, sendo inativado sem causar danos ou vítimas.

1981, 16 de maio – JFK

Pelas 09h30, deflagrou um engenho explosivo na casa de banho dos homens no terminal da *Pan Am*. Da explosão resultou a morte de um jovem de 20 anos de idade. A explosão ocorreu minutos após uma chamada a alertar para a existência do engenho ter sido efetuada em nome da Resistência Armada de Porto Rico. Horas depois foi detetado outro engenho explosivo junto à porta de embarque nº18, o qual foi colocado após terem sido efetuadas buscas de segurança no local.

1981, 20 de julho – Zurique

Um engenho explosivo colocado numa cabine automática de fotografias provocou ferimentos em cinco pessoas. O atentado foi reivindicado pelo grupo *Ninth of June*, facção do Exército Secreto pela Libertação da Arménia.

1981, 27 de outubro – *Roissy / Charles de Gaulle*

Dois engenhos explosivos são colocados no aeroporto, sendo um dentro de uma viatura estacionada no parque de estacionamento e outro colocado num balde de lixo nas escadas principais do terminal. Não se verificaram vítimas. O atentado foi reivindicado pela organização *Septembre France*.

1982, 31 de julho – *Riem*

Pelas 15:00 horas, um engenho explosivo introduzido numa mala deflagrou junto aos balcões de *check-in* da *El Al*, local onde se encontravam cerca de 600 pessoas. O Atentado não reivindicado resultou em sete feridos.

1982, 7 de agosto – *Esenboga*

Pelas 16:00 horas, três elementos do Exército Secreto pela Libertação da Arménia entraram pelo terminal internacional do aeroporto, onde fizeram explodir um engenho explosivo. Logo após a explosão, iniciaram um ataque com armas automáticas pelo terminal, dirigindo-se ao controlo de passaportes, onde ocorria um embarque da KLM. Após duas horas de confronto e negociações, onde passageiros foram feitos reféns, os terroristas entregaram-se à polícia. Do ataque resultaram nove mortos e setenta e um feridos.

1983, 22 de janeiro – *Orly*

Pelas 13:10, trabalhadores do aeroporto descobriram um engenho explosivo junto ao balcão da *Turkish Airlines*. O engenho, com cerca de 1kg de explosivo plástico, foi retirado do local e inativado pela polícia. O atentado foi reivindicado pelo Exército Secreto pela Libertação da Arménia.

1983, 15 de julho – *Orly*

Pela 14:13, uma mala contendo um engenho explosivo com 0,5kg de *Semtex* deflagrou nos balcões de *check-in* da *Turkish Airlines*. O atentado executado por três membros do Exército Secreto pela Libertação da Arménia provocou oito mortos e cinquenta e cinco feridos.

1984, 20 de abril – *Heathrow*

Pelas 19:55, uma mala contendo um engenho explosivo deflagrou no terminal de recolha de bagagem do terminal 2, junto às malas não reclamadas. O atentado realizado no fim-de-semana da Páscoa e que provocou vinte e três feridos nunca foi reivindicado.

1985, 19 de junho – *Frankfurt*

Pelas 14:42 um engenho explosivo com cerca de 4,5kg de explosivos deflagrou dentro de um caixote do lixo junto a um balcão da *Lufthansa* na área das partidas. Durante as buscas de segurança ao local, a polícia encontrou outro engenho explosivo, tendo efetuado a sua inativação. O atentado que não foi reivindicado provocou a morte de três pessoas e ferimentos em outras quarenta e duas.

1985, 27 de dezembro – *Leonardo da Vinci – Fiumicino / Viena de Áustria*

A 27 de Dezembro de 1985, um ataque desencadeado pela organização terrorista *Abu Nidal* atingiu dois aeroportos em simultâneo. Pelas 08:15 da manhã, quatro homens armados dirigiram-se ao balcão conjunto de venda de bilhetes da *El Al* e da *Trans World* atirando granadas e disparando indiscriminadamente contra todos. Seguranças da *El Al* no local reagem e neutralizam três dos terroristas e ferem o quarto, sendo entregue e detido pela polícia italiana. Do atentado resultaram dezasseis mortos e noventa e nove feridos.

Apenas quatro minutos após o início deste atentado, próximo do balcão de *check-in* da *El Al*, três terroristas efetuavam ação semelhante, atirando granadas e disparando contra todos os que se encontravam no local. A segurança da *El Al* e a polícia austríaca reagiram de imediato, neutralizando um terrorista e detendo os outros dois. Do atentado resultaram três mortos e trinta e nove feridos.

1994, 9, 11 e 13 de março – *Heathrow*

O Exército Republicado Irlandês (IRA) executou durante o mês de Março de 1994 uma série de atentados. Às 17:57 de 9 de Março, o IRA executou o primeiro atentado, atingindo com cinco granadas de morteiro a pista norte do aeroporto. Não obstante o aviso prévio uma hora antes, a pista não foi encerrada, gerando consternação entre os operadores aeroportuários. Das cinco granadas apenas duas detonaram, razão apontada para a não existência de vítimas ou danos. O terminal 1 e a pista norte permaneceram encerrados até que as restantes granadas fossem encontradas e removidas, o que só se verificou no dia seguinte.

Do atentado resultaram danos em mais de 10 viaturas que arderam devido às chamas causadas pela ignição dos morteiros, incluindo o Nissan micra furtado e utilizado como base para os tubos de lançamento.

A 11 de março, pelas 00:10 minutos, quatro granadas de morteiro atingiram a placa de estacionamento de aeronaves e a zona de embarque/desembarque do terminal 4 do aeroporto, permanecendo o mesmo encerrado até à manhã seguinte.

Já a 13 de março, pelas 08:00 da manhã cinco granadas de morteiros foram lançadas para a zona do terminal 4, sendo que nenhuma detonou ou provocou danos. No entanto, causou imensos prejuízos financeiros atendendo ao fecho do terminal.

1995, 29 de julho – *El Altet*

Quando procediam á limpeza da casa de banho, as empregadas de limpeza localizaram um engenho explosivo. Dado conhecimento às autoridades locais, a *Guardia Civil* procedeu à inativação do mesmo sem que fossem provocados danos. O atentado foi atribuído à ETA.

1996, 20 de julho – *Reus*

Pelas 19:40, numa zona de espera do terminal de partidas do aeroporto, um engenho explosivo colocado no caixote do lixo deflagrou, provocando ferimentos em trinta e cinco pessoas. Antes, pelas 19:00 a ETA havia efetuado chamadas a advertir para a existência do engenho. No entanto, pela demora na transmissão da informação, o engenho rebentou quando se iria iniciar a evacuação do edifício.

1996, 22 de julho – *Lahore*

Um engenho explosivo colocado dentro de uma mala no exterior das partidas do aeroporto detonou, provocando a morte a quatro pessoas e deixando feridas outras sessenta e oito. O atentado não foi reivindicado.

1997, 6 de janeiro – *Barajas*

Neste dia, pelas 00:30 foi recebida uma chamada por parte da ETA a dar conhecimento de um atentado contra o aeroporto, procedendo-se à evacuação parcial do terminal. Entre as 01:00 e as 02:00, foram disparadas cinco granadas de morteiro em direção à placa de estacionamento de aeronaves. Embora três delas tenham explodido, nenhuma atingiu o perímetro aeroportuário, saldando-se o ataque num veículo pesado atingido por uma das granadas.

2001, 26 de julho – *Málaga*

Pelas 07:15, após chamada da ETA a dar conhecimento de um engenho explosivo dentro de uma viatura estacionada num parque de estacionamento em frente ao terminal de chegadas do aeroporto, o terminal foi evacuado. A pronta atuação da polícia resultou na descoberta atempada do veículo onde se encontrava o engenho que deveria detonar às 08:00. Localizado o veículo e efetuada a inativação do engenho com cerca de 60kg de dinamite, foi o mesmo removido do local. O terminal foi novamente aberto ao público somente pelas 14:30.

2001, 1 de agosto – *Belfast*

Nesta quarta-feira, pelas 15:00, a polícia descobriu uma viatura contendo um engenho com 20kg de explosivo. O aviso partiu de uma chamada do IRA efetuada às 04:55 da madrugada, alertando para a existência deste engenho no parque de estacionamento do aeroporto. Neste caso, não se verificaram danos ou feridos.

2001, 27 de agosto – *Barajas*

Após cerca de 30 minutos de ser recebida uma chamada de aviso da ETA, um veículo explodiu sem resultar em qualquer vítima. O veículo com cerca de 45kg de explosivos, localizado no terminal 2 do aeroporto, provocou danos em sessenta viaturas.

2002, 4 de julho – LAX

Um homem armado, pelas 11:30, entra pelo terminal de partidas do aeroporto e, dirigindo-se para o balcão de vendas da *El Al* iniciou o ataque, disparando. Um segurança da *El Al* ferido no tiroteio neutralizou o atacante, ao mesmo tempo que polícia à civil ripostava ao ataque. Do ataque resultaram dois mortos e cinco feridos.

2003, 7 de fevereiro – Istambul *Atatürk*

Pelas 21:00, após a chegada do voo da *Turkish Airlines* com origem em *Ankara*, um passageiro, alegando estar na posse de explosivos, manteve reféns na aeronave duas assistentes de bordo. Duas horas depois, a polícia tomou de assalto a aeronave, detendo o suspeito sem danos ou feridos. A velas de dinamite que alegava ter em sua posse eram, na realidade, velas normais.

2003, 20 de fevereiro – *Awang*

Durante a tarde, estacionado na rua em frente ao terminal de chegadas, um engenho explosivo deflagrou dentro de uma viatura, provocando um morto e seis feridos. O terminal do aeroporto encontrava-se vazio no momento do atentado reivindicado pela Frente de Libertação Islâmica de Moro.

2003, 4 de março – *Francisco Bangoy*

Eram 17:20 quando, na área pública das chegadas, no local onde é aguardada a saída dos passageiros, uma mochila contendo um engenho explosivo deflagrou, semeando o pânico e provocando vinte e um mortos e cento e quarenta e oito feridos. O atentado reivindicado pela Frente de Libertação Islâmica de Moro foi considerado um dos mais mortíferos até à altura naquele país.

2003, 27 de julho – *Santander*

Pouco antes das 17:00, uma chamada da ETA informava da existência de uma viatura com um engenho explosivo no parque de estacionamento, o qual deflagraria em breve. As autoridades locais isolaram de imediato o parque em causa. O engenho com cerca de 35 kg de explosivos deflagrou às 17:00, provocando elevados danos materiais.

2005, 3 de abril – *Hat Yai*

Eram 20:24 quando um engenho explosivo dentro de uma mala deflagrou junto à entrada do terminal de partidas do aeroporto. A explosão, que provocou dois mortos e quarenta e sete feridos, fez parte de uma série de atentados ocorridos nesse dia, onde deflagraram seis dos nove engenhos colocados. O atentado não foi reivindicado.

2005, 10 de junho – *Saragoça*

Pelas 11:05, a ETA emite aviso de que atacaria o aeroporto. Acionados os protocolos de segurança do aeroporto foi iniciada a evacuação do terminal. Pelas 12:02, é ouvida uma explosão na placa do aeroporto provinda do rebentamento da granada de morteiro. A polícia inativou outra granada que se encontrava dentro do tubo de lançamento a 300 metros do aeroporto. Não se registaram danos ou vítimas.

2006, 30 de dezembro – *Barajas*

Pelas 8:00 da manhã, a ETA efetua diversas chamadas de aviso de um engenho explosivo colocado dentro de uma viatura no parque de estacionamento do terminal 4 do aeroporto. Efetuada a evacuação, às 8:59 ocorre um rebentamento de grandes dimensões no estacionamento do terminal 4, fazendo desabar cerca de 60% do edifício. Do atentado resultaram a morte a duas pessoas e doze feridos. Presume-se que tenham sido utilizados, pelo menos 220kg de explosivos.

2007, 30 de junho – *Glasgow*

Pelas 15:11, dois homens num *Jeep* dirigiram o mesmo contra o terminal do aeroporto com o intuito de o fazer explodir. O veículo, carregado de botijas de gás propano e regado com gasolina, dirigiu-se em chamas para o terminal. A pronta intervenção da polícia e de populares resultou na detenção dos indivíduos e evitou danos maiores. Deste episódio resultaram um morto e cinco feridos. Este atentado faz parte de um outro com duas viaturas descobertas em Londres a 29 de Junho, tendo os engenhos sido atempadamente inativados pela polícia.

2011, 24 de janeiro – *Domodedovo*

Eram 16:32 quando uma mala contendo um engenho explosivo com cerca de 7kg de explosivos deflagra no terminal chegadas decorrente de um atentado suicida. O atentado reivindicado pelo grupo Emirados do Cáucaso provocou trinta e sete mortos e sessenta e oito feridos.

2012, 18 de julho – *Burgas*

Eram 17:23 quando turistas israelitas acabados de desembarcar no aeroporto entravam no autocarro que faria o transbordo para o hotel onde ficariam hospedados. Um homem, portador de uma identificação americana falsa, entrou a

bordo e fez detonar um engenho explosivo que tinha numa mochila provocando a morte a sete pessoas e deixando outras trinta e duas feridas. O atentado foi atribuído ao *Hezbollah*.

2012, 15 de dezembro – *Bacha Khan*

Oito mortos e quarenta e seis feridos é o saldo do ataque desencadeado nesta noite por um grupo de cinco elementos do Movimento Talibã do Paquistão. O ataque iniciado pelo disparo de granadas de morteiro foi imediatamente seguido por um intenso tiroteio. No entanto, os atacantes não conseguiram furar o perímetro de segurança existente, sendo neutralizados pelas forças de segurança.

2013, 20 de julho – *Beijing*

Um indivíduo que se encontrava a distribuir panfletos no terminal de chegadas do aeroporto fez explodir um engenho explosivo que possuía numa mochila. O homem, paralisado da cintura para baixo, fazia-se deslocar em cadeira de rodas quando, pelas 18:24 e após interpelação policial de que não poderia estar a efetuar a distribuição de panfletos, detonou o engenho, resultando em ferimentos somente na sua pessoa.

2013, 1 de novembro – LAX

Eram 9:20 da manhã quando um homem entra pelo terminal de partidas nº 3 e, dirigindo-se a um elemento da *Transportation Security Administration* (TSA) que se encontrava num controlo de segurança abateu-o a tiro com uma arma automática que trazia dentro de um saco de viagem. Posteriormente começou a percorrer o terminal, atingindo ainda outros dois elementos da TSA. Foi detido pela polícia durante o ataque após troca de tiros, tendo sido atingido várias vezes. Do ataque resultaram um morto e quatro feridos.

2013, 13 de dezembro – *Wichita Dwight D. Eisenhower*

Pelas 6:40 da manhã o FBI detém um funcionário da manutenção de aeronaves (suposto membro do Movimento Revolucionário Muçulmano e *Al Qaeda*) quando tentava entrar na área restrita com explosivos para fazer explodir uma aeronave. Nesta manhã, dirigiu-se ao aeroporto com uma viatura que tinha a convicção estar repleta de explosivos e tentou aceder ao Lado Ar com o seu cartão de acesso, sendo detido nesse momento. No entanto, com o auxílio do agente infiltrado do FBI, os supostos explosivos eram inertes e nunca causaram perigo. Era sua intenção dirigir a viatura pela placa e fazer-se explodir.

2014, 8 de junho – *Jinnah*

Eram 23:05 quando 10 elementos do Movimento Talibã do Paquistão divididos em grupos atacaram o aeroporto. O ataque coordenado e efetuado com armas automáticas e granadas durou cinco horas. Terminou com a neutralização de todos os atacantes. A contabilidade de baixas cifrou-se em vinte e oito mortos e dezoito feridos.

2014, 03 julho – Humberto Delgado

Um homem, pelas 22:15, tenta sabotar uma aeronave prestes a efetuar *push back*. O indivíduo com supostas perturbações mentais, foi detetado por trabalhadores do aeroporto e detido pela polícia que compareceu logo que acionada.

2015, 23 de dezembro – *Sabiha Gökcen*

Pelas 02:00 da madrugada elementos Curdos dos Falcões Pela Liberdade do Curdistão (TAK) dispararam uma granada de morteiro contra a placa do aeroporto, causando a morte de uma empregada de limpeza que se encontrava no local e danos em cinco aeronaves.

2016, 7 de março – *Ugaas Khalif*

Engenho explosivo instalado num computador portátil detonou no rastreio de segurança, provocando ferimentos em seis pessoas. Neste atentado foram inativadas outras duas bombas, uma delas disfarçada numa impressora. O atentado foi reivindicado pela *Al-Shabab*.

2016, 22 de março – *Zaventem*

Eram cerca das 08:00 quando dois engenhos explosivos explodem quase em simultâneo no terminal de partidas junto ao *check-in*. Os suicidas, que faziam transportar os engenhos em malas, entraram pelo terminal e deslocaram-se para os locais escolhidos, dando-se de seguida as explosões. Um terceiro engenho foi encontrado por detonar. O atentado reivindicado pela organização Estado Islâmico provocou a morte a catorze pessoas e feriu outras oitenta e uma. Devido à violência das explosões, o terminal permaneceu fechado por mais de um mês. Este atentado fez parte de um outro desencadeado nesta data a uma estação de metro local.

APÊNDICE II
MATRIZ COMPARATIVA DO ESTUDO EXPLORATÓRIO

O Paradigma das Ameaças nos Aeroportos

ANO	Década	AEROPORTO	PAÍS	CONTINENTE	MÊS	D. MÊS	DIA	P. DIA	TIPO de INCIDENTE	MOTIVAÇÃO	MODUS OPERANDI	DISFARCE E. Ex.	LOCAL AEROP.	LOCAL AEROPORTUÁRIO ESPECÍFICO	ÁREA	ALVO	ATACANTES	MORTOS	FERIDOS	SEG. PRIV.	POLÍCIA
1966	Déc. 60	Recife	Brasil	América Sul	Julho	25	2ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Check-in	Pública	Soft	Desconh.	2	14	Não Aplic.	Não Aplic.
1968	Déc. 60	Atenas	Grécia	Europa	Dezembro	26	5ª Feira	Desconh.	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	2 a 3	1	2	Não	Durante
1969	Déc. 60	Zurique	Suíça	Europa	Fevereiro	18	3ª Feira	Noite	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	+3	1	6	Durante	Após
1970	Déc. 70	Riem	Alemanha	Europa	Fevereiro	10	3ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	2 a 3	1	11	Não Aplic.	Durante
1972	Déc. 70	Ben Gurion	Israel	Ásia	Maio	30	3ª Feira	Noite	Atentado Terrorista	Religiosa	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Chegadas	Terminal Recolha Bagagem	Reservada	Soft	2 a 3	26	79	Durante	Durante
1973	Déc. 70	Fiumicino	Itália	Europa	Dezembro	17	2ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Partidas	Terminal	Pública	Soft	+3	34	20	Não Aplic.	Não
1974	Déc. 70	Heathrow	Inglterra	Europa	Maio	19	Domingo	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Parque-auto	Estacionamento	Pública	Soft	Desconh.	0	3	Não Aplic.	Antes
1974	Déc. 70	Los Angeles	EUA	América Norte	Agosto	6	3ª Feira	Manhã	Outro ato de interf. ilícita	Pessoal	Engenho Explosivo	Cacifos bagagem	Partidas	Cacifos bagagem	Pública	Soft	1	3	35	Não Aplic.	Após
1975	Déc. 70	La Guardia	EUA	América Norte	Dezembro	29	2ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Cacifos bagagem	Chegadas	Terminal Recolha Bagagem	Reservada	Soft	Desconh.	11	75	Não Aplic.	Após
1976	Déc. 70	Yesilköy	Turquia	Europa	Agosto	12	5ª Feira	Noite	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Partidas	Terminal	Reservada	Soft	2 a 3	4	24	Durante	Durante
1978	Déc. 70	Newark	EUA	América Norte	Maio	22	2ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Desconhecido	Desconhecido	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
1978	Déc. 70	Orly	França	Europa	Maio	20	Sábado	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Partidas	Porta de embarque	Restrita	Hard	2 a 3	4	5	Durante	Durante
1979	Déc. 70	Barajas	Espanha	Europa	Julho	29	Domingo	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mala	Chegadas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	1	7	Não Aplic.	Após
1979	Déc. 70	Zaventem	Bélgica	Europa	Abril	16	2ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Chegadas	Terminal	Pública	Soft	+3	0	12	Durante	Durante
1980	Déc. 80	Zurique	Suíça	Europa	Dezembro	25	5ª Feira	Desconh.	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Desconhecido	Lado Ar	Radar e Área de movimento	Restrita	Hard	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Após
1981	Déc. 80	JFK	EUA	América Norte	Maio	16	Sábado	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Casa de Banho	Pública	Soft	Desconh.	1	0	Não Aplic.	Após
1981	Déc. 80	Charles de Gaulle	França	Europa	Outubro	27	3ª Feira	Desconh.	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Desconhecido	Desconhecido	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Após
1981	Déc. 80	Zurique	Suíça	Europa	Julho	20	2ª Feira	Desconh.	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	Pública	Soft	Desconh.	0	5	Não Aplic.	Após
1982	Déc. 80	Esenboga	Turquia	Europa	Agosto	7	Sábado	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Armas de Fogo e Eng. Explosivo	Desconhecido	Partidas	Terminal	Pública	Soft	2 a 3	9	71	Não Aplic.	Durante
1982	Déc. 80	Riem	Alemanha	Europa	Julho	31	Sábado	Tarde	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	0	7	Após	Após
1983	Déc. 80	Orly	França	Europa	Janeiro	22	Sábado	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Desconhecido	Partidas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
1983	Déc. 80	Orly	França	Europa	Julho	15	6ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Terminal	Pública	Soft	2 a 3	8	55	Não Aplic.	Após
1984	Déc. 80	Heathrow	Inglterra	Europa	Abril	20	6ª Feira	Noite	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Mala	Chegadas	Terminal Recolha Bagagem	Restrita	Soft	Desconh.	0	23	Não Aplic.	Após
1985	Déc. 80	Frankfurt	Alemanha	Europa	Julho	19	4ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Caixote lixo	Partidas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	3	42	Não Aplic.	Após
1985	Déc. 80	Leonardo da Vinci	Itália	Europa	Dezembro	27	6ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Religiosa	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Partidas	Terminal	Pública	Soft	+3	16	99	Durante	Após
1985	Déc. 80	Viena - Áustria	Áustria	Europa	Dezembro	27	6ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Religiosa	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	Partidas	Terminal	Pública	Soft	2 a 3	3	39	Durante	Durante
1994	Déc. 90	Heathrow	Inglterra	Europa	Março	9	4ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Morteiro	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Após
1994	Déc. 90	Heathrow	Inglterra	Europa	Março	11	6ª Feira	Madrugada	Atentado Terrorista	Política	Morteiro	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Durante
1994	Déc. 90	Heathrow	Inglterra	Europa	Março	13	Domingo	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Morteiro	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Durante
1995	Déc. 90	El Altet - Alicante	Espanha	Europa	Julho	29	Sábado	Desconh.	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Não Aplicável	Desconhecido	Casa de Banho	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
1996	Déc. 90	Lahore	Paquistão	Ásia	Julho	22	2ª Feira	Desconh.	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	4	68	Não Aplic.	Após
1996	Déc. 90	Tarragona	Espanha	Europa	Julho	20	Sábado	Noite	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Caixote lixo	Partidas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	0	35	Não Aplic.	Após
1997	Déc. 90	Barajas	Espanha	Europa	Janeiro	6	2ª Feira	Madrugada	Atentado Terrorista	Política	Morteiro	Não Aplicável	Lado Ar	Não Aplicável	Restrita	Hard	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
2001	Déc. 2000	Barajas	Espanha	Europa	Agosto	27	2ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Parque-auto	Estacionamento	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
2001	Déc. 2000	Belfast	Irlanda do Norte	Europa	Agosto	1	4ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Parque-auto	Estacionamento	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
2001	Déc. 2000	Málaga	Espanha	Europa	Julho	26	6ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Parque-auto	Estacionamento	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
2002	Déc. 2000	LAX	EUA	América Norte	Julho	4	5ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Religiosa	Armas de Fogo	Não Aplicável	Partidas	Terminal	Pública	Soft	1	2	5	Durante	Durante
2003	Déc. 2000	Atatürk	Turquia	Europa	Fevereiro	7	6ª Feira	Noite	Outro ato de interf. ilícita	Pessoal	Outros	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	1	0	0	Não Aplic.	Durante

O Paradigma das Ameaças nos Aeroportos

2003	Déc. 2000	Awang	Filipinas	Ásia	Fevereiro	20	5ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Desconhecido	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	1	6	Não Aplic.	Após
2003	Déc. 2000	Francisco Bangoy	Filipinas	Ásia	Março	4	3ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mochila	Chegadas	Terminal	Pública	Soft	Desconh.	21	148	Não Aplic.	Após
2003	Déc. 2000	Santander	Espanha	Europa	Julho	27	Domingo	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Parque-auto	Estacionamento	Pública	Soft	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
2005	Déc. 2000	Hat Yai	Tailândia	Ásia	Abril	3	Domingo	Noite	Atentado Terrorista	Desconhecida	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Check-in	Pública	Soft	Desconh.	2	47	Não Aplic.	Após
2005	Déc. 2000	Saragoça	Espanha	Europa	Junho	10	6ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Morteiro	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	Desconh.	0	0	Não Aplic.	Antes
2006	Déc. 2000	Barajas	Espanha	Europa	Dezembro	30	Sábado	Manhã	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Viatura	Parque-auto	Estacionamento	Pública	Soft	2 a 3	2	12	Não Aplic.	Antes
2007	Déc. 2000	Glasgow	Escócia	Europa	Junho	30	Sábado	Tarde	Atentado Terrorista	Religiosa	Engenho Explosivo	Viatura	Partidas	Terminal	Pública	Soft	2 a 3	1	5	Não Aplic.	Durante
2011	Déc. 2010	Domodedovo	Rússia	Europa	Janeiro	24	2ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mala	Chegadas	Terminal	Pública	Soft	1	37	168	Não Aplic.	Após
2012	Déc. 2010	Bacha Khan	Paquistão	Ásia	Dezembro	15	Sábado	Noite	Atentado Terrorista	Religiosa	Armas de Fogo e Eng. Explosivo	Não Aplicável	Perímetro	Não Aplicável	Pública	Soft	+3	8	46	Não Aplic.	Durante
2012	Déc. 2010	Burgas	Bulgária	Europa	Julho	18	4ª Feira	Tarde	Atentado Terrorista	Política	Engenho Explosivo	Mochila	Chegadas	Estacionamento	Pública	Soft	+3	7	32	Não Aplic.	Após
2013	Déc. 2010	Beijing	China	Ásia	Julho	20	Sábado	Tarde	Outro ato de interf. Ilícita	Pessoal	Engenho Explosivo	Mochila	Chegadas	Terminal	Pública	Soft	1	0	1	Não Aplic.	Durante
2013	Déc. 2010	LAX	EUA	América Norte	Novembro	1	6ª Feira	Manhã	Outro ato de interf. Ilícita	Pessoal	Armas de Fogo	Não Aplicável	Partidas	Terminal	Pública	Soft	1	1	4	Não	Durante
2013	Déc. 2010	Wichita D. Eisenhower	EUA	América Norte	Dezembro	13	6ª Feira	Madrugada	Atentado Terrorista	Religiosa	Outros	Viatura	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	1	0	0	Não Aplic.	Antes
2014	Déc. 2010	Jinnah	Paquistão	Ásia	Junho	8	Domingo	Noite	Atentado Terrorista	Religiosa	Armas de Fogo e Granadas	Não Aplicável	T. Carga	Terminal	Pública	Soft	+3	28	18	Não Aplic.	Durante
2014	Déc. 2010	Humberto Delgado	Portugal	Europa	Julho	3	5ª Feira	Noite	Outro ato de interf. Ilícita	Pessoal	Outros	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	1	0	0	Não Aplic.	Durante
2015	Déc. 2010	Sabiha Gokcen	Turquia	Europa	Dezembro	23	4ª Feira	Madrugada	Atentado Terrorista	Política	Morteiro	Não Aplicável	Lado Ar	Área de movimento	Restrita	Hard	Desconh.	1	0	Não Aplic.	Após
2016	Déc. 2010	Ugaas Khalif	Somália	África	Março	7	2ª Feira	Desconh.	Atentado Terrorista	Religiosa	Engenho Explosivo	Computador	Controlo Seg. Exterior	Desconhecido	Pública	Soft	Desconh.	0	6	Não Aplic.	Após
2016	Déc. 2010	Zaventem	Bélgica	Europa	Março	22	3ª Feira	Manhã	Atentado Terrorista	Religiosa	Engenho Explosivo	Mala	Partidas	Check-in	Pública	Soft	2 a 3	14	81	Não Aplic.	Após